

ذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي

ديونيسيوس آ. آجيوس
ترجمة : عبدالإله الملاح

ديونيسيوس آ.آ جيوس

ذاكرة السفينة الشراعية
في الخليج العربي

ترجمة

عبد الإله الملاح

مراجعة

حسن صالح شهاب

© هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي
فهرسة دار الكتب الوطنية أثناء النشر

آجيوس، ديونيسيوس آلبرتوس.
ذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي/ تأليف ديونيسيوس آجيوس؛ ترجمة عبدالاله الملاح؛
مراجعة: صالح شهاب.
– ط1 – أبوظبي: هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي، 2009.
ص. : مص. ، 2 خارطه؛ سم.
يشتمل على ببليوجرافية
ت دم ك: 978-9948-01-194-1
1– الملاحة عند العرب. 2– السفن التجارية. 3– السفن – نماذج. 4– بناء السفن – الخليج العربي. 5– قوارب الصيد – الخليج العربي.

387,2 ديوي
ا ج ذ ا

هذه هي الترجمة الكاملة لكتاب:
In The Wake of The Dhow
The Arabian Gulf and Oman
Dionisius A. Agius
Garnet Publishing Limited, 2002



أبوظبي للثقافة و التراث
ABU DHABI CULTURE & HERITAGE

الطبعة الأولى 1430هـ 2009م

صورة الغلاف: عمر الزعابي
تصميم الغلاف: صالح المرزوقي

أبوظبي – الإمارات العربية المتحدة
ص.ب: 2380 ، هاتف: 300 6215 2 971 +

publication@cultural.org.ae
www.adach.ae

ذاكرة السفينة الشراعية
في الخليج العربي

المحتويات

تنويــه

أود أن أعرب عن امتناني خصوصاً لـ (ليفرهولم تروست) لتمويلها هذا البحث. كذلك أتوجه بجزيل الشكر للمجلس الثقافي البريطاني في الكويت والبحرين ودولة الإمارات العربية المتحدة، ولوزارتي الإعلام والثقافة في مملكة البحرين وإمارة قطر، لما قدموه لي من المنح للنهوض بأبحاثي الميدانية والتنقيب في الأرشيف.

وكذلك لكل من توم فوسمر، من متحف بحرية غرب أستراليا، وفريمنتل ووليام دونالدسون من قسم دراسات الشرق الأوسط بجامعة أدنبره، لمساعدتهم التي لا تقدر بثمن لقراءتهم نص الكتاب كاملاً وتعليقاتهم الختامية على المتن. ولقد أفاد الكتاب أعظم الفائدة مما قدموه من نقد بنَّاء وعميق.

وأود أن أتوجه بالشكر خصوصاً لمعالي السيد طارق المؤيد وزير الإعلام والثقافة في البحرين؛ ومعالي السيد حمد بن سحيم آل ثاني، وزير الإعلام والثقافة في قطر؛ والشيخة حصة الصباح، أمينة متحف الكويت للتراث الإسلامي؛ وخالد الملا، أمين متحف قطر الوطني؛ وجمعة عبد الله القبيسي، مدير دار الكتب الوطنية، أبوظبي؛ ومحمد مرسي عبد الله، مدير مركز الوثائق والبحوث في أبوظبي؛ ومحمد سعيد ناصر الوهيبي، المدير العام للثقافة والتراث؛ ومحمد الشنفري مدير الآثار؛ ووزارة الثقافة والتراث، مسقط؛ والشيخ عبد الله بن خليفة المجالي، عضو المجلس الاستشاري، مصيرة؛ وسعيد مسعود محمد المشيني، مدير المركز الثقافي، صلالة؛ ومدراء المركز الثقافي البريطاني: إم. ايه. فرانكل (الكويت)؛ وجون رايت (البحرين) وجون شورتر (قطر)، وآندي ماكاي، وديفيد لاتا، وروبرت سايكس (الإمارات العربية المتحدة) وكليف بروتن (عُمان).

ولقد لقيت الكثير من العون من عدد كبير من الناس، أثناء جمع المعلومات. وإنني مدين لكل الرواد وقادة السفن والملاحين والبحارة والغواصين الباحثين عن اللؤلؤ، والصيادين والمرشدين الذين تمت الإشارة لهم في الكتاب. وأدين بالشكر، بعد، لأولئك الذين أتاحوا لي البحث في المواد الأرشيفية ومناقشتها لإغناء البحث الذي أقوم به، وأخص بالذكر الشيخ سيف مرزوق الشملان، مؤرخ الملاحة في الكويت؛ ويعقوب الحجي، مؤرخ ملاحة

وباحث في القوارب، مركز البحوث والدراسات في الكويت؛ وخالد السندي، العالم في الآثار والتاريخ القديم، وعبد الله خليفة الشملان، مؤرخ الملاحة، البحرين؛ وجاسم الزيني القيم، وجاسم الريس كبير المساعدين، دائرة المتحف والآثار القديمة، الدوحة؛ ومصطفى عقيل، قسم التاريخ، جامعة قطر؛ وعبد الرحمن المانع، باحث في التراث الشعبي، ومحمد سعيد البلوشي وحسن المهندي، باحثان في مركز دراسات التراث الشعبي في الخليج، الدوحة؛ وسوزانا دوس سانتوس (الأرشيف البرتغالي)، وليز بيث فان تيل شايفر (الأرشيف الهولندي) وغريس كوروفيلا وبربارة دي كيتزر (الأرشيف الانكلو هندي)، وشانتال اوجان (الأرشيف الفرنسي)، وفراوكه هيرد–باي (الأرشيف الألماني)، ودعد بركات (الأرشيف العثماني) مركز الوثائق والبحوث في أبوظبي؛ وحسين سليمان قنديل، عالم آثار، دائرة الآثار والمتاحف دبي؛ وعائشة مبارك أ. عبيد، رئيسة دائرة الآثار والمتاحف، دبي؛ وعبد العزيز المسلم، اختصاصي بالتراث الشعبي ومدير التراث، دائرة الثقافة والمعلومات، الشارقة؛ ورشيد عبيد الشوق، اختصاصي بالتراث الشعبي وراوية، الشارقة،؛ وعبد الله أبو الهول، رئيس الشرطة والجمارك سابقاً، دبي، وولده منصور أبو الهول، المختص بآداب اللغة العربية والعلوم السياسية، جامعة ليدز؛ وعبيد المرر مترجم لدى المحكمة الرئاسية، أبو ظبي؛ وخير بن عنتر، مدير الحرف اليدوية، وزارة الثقافة والتراث، مسقط؛ ومسلم المعني وسيف سليمان المعمري، مترجمان لدى سلاح الجو العماني؛ وعبد الله النبلي، سلاح البحرية الملكية عمان، وعلي أحمد الشهري، باحث في الآثار، صلالة؛ وإريك كنتلي، المتحف البحري الوطني؛ غرينتش؛ لندن؛ وديليا كورتيزي وبرنارد كوارنتش، تجار كتب أثرية، لندن؛ وبرايان ماك ديرموت، متحف غاليري؛ وايزابيل سيندن، ومتحف فيكتوريا والبيرت (مكتبة الصور)؛ وروجر فينبي، الإذاعة البريطانية، القسم الدولي؛ وأعضاء الحملة السادسة لمشروع التراث البحري العماني، وكان لي تعاون وإياهم في مشروع التراث البحري العماني، بصفة مؤرخ شفهي في جنوب شرق عمان وسلاح الجو الملكي العماني الذي أعانني في رحلاتي إلى شبه جزيرة مسندم وجزيرة مصيرة.

أما الرسوم الأصيلة فمن عمل ابنتي صفية مارية آجيوس (في تورنتو) ولها مني أشد الامتنان. كذلك أود أن أتوجه بالشكر إلى جون هويل الذي زودني بصور لوحاته الزيتية

الرائعة، وأخيراً لزوجتي آن لما تجملت به من عظيم الصبر عند مطالعتها عدة نسخ من مخطوطة كتابي. فلكم جميعاً جزيل الشكر.

ملاحظـــة

باستثناء أسماء من أجريت وإياهم المقابلات والمسؤولين، فقد اتبعت نظام نسخ الأسماء الذي تعتمده مكتبة الكونغرس الأمريكي في ما يخص أسماء الحكام العرب/ المسلمين والسلالات الحاكمة والحركات الدينية والسياسية والمصطلحات الفنية. وقد اتبعت في رسم المدخلات البيبليوغرافية العربية (أي أسماء المؤلفين وعناوين الكتب) نهج مكتبة الكونغرس. والمعتمد في التأريخ في هذا الكتاب أن تسبق التواريخ الإسلامية [الهجرية] عادة سواها إذا كان الموضوع يختص بحقبة إسلامية؛ وفي حالات أخرى لا يرد إلا التاريخ الميلادي وحسب. ولقد حرصت على اعتماد الحروف العربية حيث تؤخذ المصطلحات العربية من مصادر عربية وتتعلق بأجزاء من سفينة شراعية وليس لها لفظ عربي... وحين ترد أسماء الشيوخ وسواهم من الشخصيات في الوثائق أو النصوص التاريخية من فترة حديثة فقد استخدمت كلمة «بن» التقليدية في وسط الاسم، مثلاً: حمد بن عيسى آل خليفة. واستخدمت الأداة آل مع أسماء كافة المؤلفين والشيوخ. وقد اتبعت فيما سوى ذلك أسلوب النسخ المعتاد في تدوين الأسماء.

مقدمة

لطالما شغفت بأعمال الكتّاب عن الرحالة والجغرافيا في العصور الوسطى، وكنت قد وجدت معلومات ثمينة ومثيرة للاهتمام عن رحلات البحارة العرب وأشكال السفن ومصطلحات المسافات البحرية. وقد أثار اهتمامي الجغرافي المقدسي (ت 378هـ/988م) على وجه الخصوص بتسميات أصناف السفن حتى صار تصنيف السفن موضع اهتمامي وبات مصب عنايتي وموضوع بحثي عن السفينة الشراعية في الخليج العربي وعمان.

يمثل هذا الكتاب القسم الأول من موضوع بحثي: الملاحة في الخليج العربي وعمان (SFAGO) Seafaring in the Arabian Gulf and Oman، وهو موضوع يقتضي دراسة تصنيف أنواع السفن الشراعية وأسمائها وأجزائها. وسأتناول بالدراسة الشراع وأساليب الإبحار وأدوات الملاحة في مطبوعة لاحقة. على أن غرض هذا الكتاب وهو الجزء الأول من المشروع، إرساء صلة تاريخية ولغوية بين المراكب التقليدية التي تمخر البحار في الوقت الراهن والزوارق التي تبحر قبالة الساحل في الخليج وعمان وتلك التي عرفتها الحقبة الإسلامية في القرون الوسطى. وكنت قد قمت بعدة زيارات ميدانية إلى الخليج العربي، فزرت الكويت في العام 1990، ثم البحرين في العام 1991 فقطر في العام 1992؛ وكنت ألقى الرعاية في هذه الزيارات من المجلس الثقافي البريطاني ووزارة الإعلام، ثم كانت لي زيارة إلى الإمارات في العام 1994 بمنحة سفر من المجلس الثقافي. وكانت الخطة أن تكون الزيارة التالية إلى عُمان، هذا البلد الواسع الذي له تاريخ طويل في بناء السفن ذات الشراع الواحد. وقد تم العمل في عمان بمنحة دراسية من ليفرهولم للزمالة في البحوث في الفترة ما بين 1996 و1998. فجاءت هذه المنحة في الوقت المناسب ليؤتي المشروع ثماره. وكنت فضلاً عن عملي الميداني قد رجعت إلى مخطوطات في متحف التراث الوطني في مسقط، والمكتبة البودلية في جامعة أكسفورد ووثائق عديدة محفوظة في مركز الوثائق والبحوث في أبوظبي، ومركز دراسات التراث الشعبي في الدوحة (قطر)، ومركز البحرين للدراسات والبحوث، ومركز البحوث والدراسات في الكويت.

يغطي هذا الجزء الفترة من القرن السابع عشر حتى القرن العشرين. ذلك أن استيلاء

البرتغاليين على الهند والخليج العربي أمر له أبلغ الدلالة من الناحية التاريخية نظراً لما كان له من التأثير السياسي والثقافي في المنطقة؛ والأهم من وجهة نظر هذا البحث هو مساهمة البرتغاليين في تقنيات بناء السفن. وقد اضطلع الهولنديون والإنكليز، من جهة أخرى، بدور هام في النشاط التجاري بين الشرق والغرب، إنما الأهم كان على وجه الخصوص دور البريطانيين في مراقبة وضبط أعمال القرصنة وتجارة الرقيق. ومساعدتهم عرب الخليج في إقامة الدول الحالية. إلا أن التركيز الأساسي كان منصباً على اكتشاف الصلات التاريخية واللغوية بين أصناف السفن في الخليج وعمان. ولقد وفرت الوثائق البرتغالية والهولندية والإنكليزية المتعلقة بالمنطقة مصدراً ثرياً من المعلومات الخاصة بتاريخ الخليج العربي والهند، لكنها كانت أيضاً مصدراً غنياً لمعرفة أصناف السفن أيضاً. وكانت المصادر التي رجعت إليها جميعها نسخاً مودعة لدى مركز الوثائق والبحوث في أبوظبي: 1/ البرتغالية (الأرشيف العام البرتغالي)؛ 2/ الهولندية (وثائق مجلس إدارة التجارة الهولندية– الشرقية في أرشيف الدولة الهولندية العام) و (أرشيف شركة الهند الشرقية الهولندية)؛ 3/ الوثائق البريطانية– وقد استخدمت وثائق المصنع على نطاق واسع وتحتوي على يوميات غومبرون (في مكتبة مكتب الهند)؛ يوميات البصرة الإنكليزية (أرشيف الدولة في بمباي)، ومنتخبات من سجلات حكومة بمباي.

كان أحد المصاعب التي عانيت منها في زياراتي الميدانية العثور على أدلاء يعول عليهم في الترجمة حين يتطلب الأمر ذلك. ولما نجحت كان ذلك يساوي كل دقيقة من المقابلة، رغم أن الباحث المجنون وحسب من يصر على التجوال وهو يقود شاحنة تويوتا في أجواء درجة الحرارة فيها عالية جداً حتى لتبلغ 122 درجة فهرنهايت في الظل، خاصة حين اضطررت ذات مرة للقفز من الشاحنة وهي تغرق في رمال متحركة. ولقد ظللت أنتظر ساعات وسط أرض مجهولة تحت الشمس الحارقة إلى أن أقلّني بدويان لطلب النجدة من قرية قريبة. كما صادفتني حادثة مزعجة أخرى فقدت فيها بعض ملاحظاتي الميدانية حين أطاح الهواء بخيمتي. لكنني تمكنت لحسن الحظ من استعادة بعض تلك الأوراق بمساعدة أعضاء الفريق، ولو أن الأمر اقتضى مني الاستعانة بذاكرتي لترميم بعض المعلومات التي ضاعت مع تلك الأوراق المفقودة. وقد عزا العمانيون الحادثة إلى جن من تلك المنطقة، والناس

يحسبونهم من سكانها، ولذلك ألحوا علي للقيام بالطقوس اللازمة (بإحراق البخور والمُرّ) لطرد العفاريت. وإنه لمن دواعي سروري الإعلان أن الجن لم تعد تظهر منذ ذلك الحين!

توجب عليَّ في سياق عملي الميداني إعداد الأدلاء للقيام بأعمال الترجمة من اللهجات المحلية إلى العربية الفصحى. وكان عليهم فوق ذلك إجراء الاتصالات اللازمة بالأشخاص الذين كنت بحاجة لإجراء المقابلات وإياهم، ثم العمل على تأمين حصولي على كافة الأوراق الرسمية. ولم يصدف أن رفضت السلطات منحي الأذن بالدخول سوى مرتين بسبب من حساسية وضع المنشآت العسكرية مرة، وأخرى لاضطراب الأوضاع السياسية في المنطقة. ولقد تبدد كثير من الوقت قبل أن يبدأ العمل الفعلي. وبعد الحصول على التصريح المناسب من الولاة أو شيوخ (كبار) البلدات أو القرى انطلقت حاملاً معي كل ما كنت بحاجة إليه: آلات التصوير والتسجيل والدفاتر الخاصة لتسجيل الملاحظات.

وكان العمل الميداني يشمل المقابلات، التي بلغ عدد ما أجريت منها 204 مقابلات. وقد جرى التحقق من نتائج كل مقابلة ومقارنتها مع تلك المستقاة من مصادر أخرى، فنية كانت أم غير فنية، وبذلك خرجنا بدراسة دقيقة. وكنت قد اتخذت في البداية قراراً بأن يكون عملي بحثاً لغوياً مستمداً من مصادر مختلفة، تاريخية وأدبية وفنية. ولم يكن ليخالجني شك بأن إنجاز هذا البحث لا بد وأن يكون مهمة شاقة. وكانت موضوعاتي تشمل صناع السفن والقباطنة، والتجار والبحارة، والغطاسين صائدي اللؤلؤ والصيادين، فضلاً عن الباحثين في أحوال المراكب وعلماء الآثار والمؤرخين المعنيين بالشؤون البحرية والرواة. ولقد كانت المقابلات مع بعض البحارة تقتضي أحياناً الكياسة؛ ذلك أنهم كانوا يحذرون الميكروفون وما أن يروا هذه الأداة حتى يتوقفوا عن الإدلاء بما لديهم من معلومات، وكان من الصعب أحياناً إقناع من كنت أسعى إلى إجراء المقابلات وإياهم بأنني لست عميلاً للحكومة وأن بوسعهم التحدث بحرية عما يعلمونه عن السفن الشراعية وتجارتهم على متن تلك السفن في رحلاتهم، مثلاً، إلى الهند وشرق إفريقيا. وكنت أجري مقابلات مفتوحة تاركاً للمتحدثين حرية المشاركة بيسر عوضاً عن تقييد حريتهم بمقابلات متكلفة ذات شكل صارم للإجابة عن أسئلة محددة. وصار بوسعي بهذا الأسلوب المفتوح في المقابلة جمع الكثير من المعلومات التفصيلية، حيث كل سؤال يقود إلى سؤال آخر دونما تكلف فينساب الحديث

بسلاسة. وكان من مزايا هذا الأسلوب أنه يتيح لي الاستيضاح عن جانب غمض علي دونما قلق إن لم تكتمل الأسئلة أو أحاطها الالتباس. ولم يكن من اليسير التحقق من التواريخ. فمثلاً، في عُمان يبدأ العصر الحديث مع تولي السلطان قابوس مقاليد السلطة في العام 1970، إذ كانت المدن والقرى تكاد تخلو قبل ذلك من الطرق المعبدة أو الكهرباء أو المياه الجارية إلى البيوت والمنازل. ولما سألت قدامى البحارة متى كانت آخر مرة شاهدوا فيها سفينة شراعية معينة وردني الجواب غامضاً غموض إجاباتهم حين سألتهم عن أعمارهم. وكان جل من قابلت بحارة تجاوزوا الخمسين من العمر لأن هدف البحث توثيق نهاية أيام السفن الشراعية في أوائل السبعينات. وكان أكبر رجل قابلته يبلغ المائة والأربعة عشر عاماً، وهو صياد لؤلؤ من البحرين. وقد ولد هذا الرجل في أيام عيسى بن خليفة آل خليفة (1869–1932) وهو جد جد الحاكم الحالي، حمد بن عيسى آل خليفة. كذلك ألحقت بعض أبناء الجيل الأحدث بقائمة من قابلتهم، إذ كنت أود تحري مقدار معرفتهم بالسفن الشراعية وعمارتها على العموم. وهنا وجدت الكثير من تراث ركوب البحر يختفي ويطوى شيئاً فشيئاً مع الجيل السابق.

ولقد صادفت مصاعب مع بعض مخبريَّ من الكبار في السن (وهم في أواخر الثمانين) الذين لا يستطيعون تذكر الأحداث بوضوح، لذا كان عليَّ غض النظر عن السقطات. ومن المشكلات الأخرى ما كان يتصل بالإجماع على رواية من الروايات بين ثلاثة على الأقل ممن قابلتهم في قضية من القضايا. وكان من اللازم للدراسة التي أنهض بها فرز الروايات بين روايات متناقضة ومبالغات، وفي ذلك أهمية بالغة للدراسة. والشاهد على ذلك أني كنت أتحدث ذات يوم في فنص، في جنوب شرق عمان في جمع من ثمانية عشر صياداً فلما طرحت سؤالاً حول بعض أجزاء السفينة الشراعية وجدت الجميع يتكلمون كلهم في آن واحد ويتجادلون في من سوف يجيب عن السؤال الذي طرحته. وكان الجواب بسيطاً ومع ذلك فإنه لم يتضح إلا بعدما اندفع أحدهم إلى المقدمة وقام برسم سفينة بإصبعه على الرمل حيث كنا مجتمعين. بيد أن معظم المقابلات كانت تجري على العموم بيسر. وكان من هؤلاء من يتكلم ويشير بيديه إلى بعض أجزاء السفينة كما لو أنه من الخبراء. وكان من الصعب مع هذه الفئة ممن قابلتهم ضبط المقابلات ومجرياتها وتدوين الردود في آن واحد، فضلاً عن

التقاط الصور، وكانت تلك مشكلة. وزاد من المشقة أنه كان علي أحياناً الاعتماد على ذاكرتي في استدراك ما فات تسجيله من المقابلات، حين أجلس في الأمسيات في الفندق (أو في الخيمة حين لا يتوفر الفندق للإقامة)، فأجري أشرطة التسجيل أو أطالع المدونات الميدانية وكان هذا العمل ضرورياً ويجب أن يجري كل يوم. والخليجيون شعب رائع وأهل نجدة في كل ما يخطر بالبال ولم يبخلوا عليّ كلما قصدتهم للتحقق من الإجابات مرة بعد مرة على الأسئلة ذاتها مما كنت قد سجلته في الأشرطة أو دَّونته من ملاحظات ميدانية. وكنت باستمرار أقارن بين مدوناتي وتلك الملاحظات المستقاة من مصادر أخرى لأكفل لنفسي قدراً معقولاً من الدقة.

لقد عاد عليَّ الوقت الذي أمضيته في عُمان، وهي أكبر دولة في الخليج، بأشد النفع في الحصول على معلومات فنية لم تكن متوفرة من قبل. ولا ريب بأن بعض المعطيات في ما يتصل بتصنيف أنماط السفن كان يتعارض مع الملاحظات التي توفرت لي أثناء رحلاتي الميدانية السابقة إلى دول الخليج. على أن الصيادين الذين أجريت وإياهم المقابلات كانوا واضحين أشد الوضوح فيما كان يبدو لي موضوعاً معقداً. وكانت معظم رحلاتي اليومية تعتمد على أدلاء يجولون بي في السيارات ويقومون بأعمال الترجمة. ويقدمون لي في أغلب الأحيان أجل العون مما لا يمكن الاستغناء عنه وخاصة في مناسبة أو اثنتين حين لم يكن لنا من وسيلة لبلوغ بعض القرى حيث يعيش الصيادون سوى القارب. لكن كان من المفيد أشد الفائدة أن أصادف في بعض زياراتي الخاصة لمرافئ ترسو فيها سفن شحن شراعية إيرانية وهندية وباكستانية وافريقية. ومما زادني خبرة وتجربة أحاديثي مع قباطنة وبحارة السفن التجارية. ولم يبد أن معلوماتهم عن صلات التجارة البحرية بين الخليج والمحيط الهندي وشرق إفريقيا قد أتت بما يغير كثيراً ما كان قد بلغنا من وصوف الرحالة الغربيين خلال السنوات المائة الماضية ولا كانت لتجعل ما بلغنا من الرحالة المسلمين في القرون الوسطى يغير من تلك الصورة.

وكنت أنطلق في كثير من الأحيان سيراً على شواطئ الإمارات وعمان باحثاً عن قوارب صيد السمك أو اللؤلؤ المهجورة من أصحابها والمتروكة هناك على الشاطئ. وكانت تجربة فذة أن تجد بعض الآثار من مخلفات الماضي غير البعيد أمام عينيك. ولقد أمضيت ساعات في

رسم هذه القوارب وتصويرها.

والحقيقة أن بعض القوارب قد خيطت مقدمتها وقائم المؤخرة وشدتا إلى هيكل السفينة وهذا شاهد على أسلوب ناجع يؤدي المطلوب جيداً. ولقد اكتشفت لاحقاً أن هذه الأقسام تنزع لأنها تنكسر تحت وطأة شد السفينة إلى الشاطئ ثم دفعها إلى البحر فكان من الأيسر على البحارة إصلاحها بالخياطة بدلاً من تثبيتها بالمسامير إلى الهيكل. فقد جرت القاعدة، حتى الأربعينات من القرن العشرين على أن تخاط ألواح السفينة وتشد إلى بعضها بعضاً. ولم تكن المسامير لتستخدم في هذه العملية إطلاقاً. ويؤيد هذه المعلومات ما ورد في أخبار الرحالة في القرون الوسطى واليوميات والتقارير في الوثائق البرتغالية والهولندية والإنكليزية حتى القرن التاسع عشر. وقد كان مشهداً بائساً رؤية القوارب المهجورة على الشاطئ، إنما الأدعى إلى الحزن أن يرى المرء السفن الشراعية العربية تغدو باطراد آثاراً من التاريخ. ولذلك جاءت دراستي في الوقت المناسب، قبل أن تتلاشى هذه القوارب التقليدية وتصبح أثراً بعد عين. وآية ذلك أن هذه القوارب صارت تحل محلها سفن شراعية مادتها من الألياف الزجاجية التي يرى أهل المنطقة أن العناية بها أيسر وأرخص كما أنها أخف وزناً وأسرع. لكن الطلب في ازدياد على صنع قوارب السباق وفق الطريقة التقليدية. ولقد عاد بناة السفن في الخليج من جديد إلى صنع نمط من السفن ربما يعيد ذلك التراث الشامخ لطائفة البحارة العرب.

ولقد بلغني فيما كنت أمضي قدماً في البحث بعض المعلومات التي وجدتها جديرة بالمتابعة، وكانت تتصل بعدم العثور على سفن غارقة في الخليج وعُمان وأن أعماق الخليج تعج ببعثة في سبيلها إلى البحث عن أدوات بحرية في المياه المجاورة لخرائب مدينة قلهات جنوب شرق عمان، وتبعد ثمانية أميال، شمال صور. ويتولى هذه الحملة مشروع تراث عمان البحري والراصد الأرضي ومتحف غرب استراليا البحري في فريمانتل. وقد أخبرني مدير الحملة توم فوسمر أن فريقه كان يأمل العثور على حطام ما بعد إجراء عملية مسح سابقة في المنطقة حيث اكتشف عدداً من المراسي الحجرية في أعماق البحر بالقرب من مرفأ قلهات. فاتقدت يومئذٍ حماساً حين لاح لي الأمل بالعثور على سفينة غارقة، سفينة شراعية عربية أو هندية (أو حتى برتغالية) لقلة وجود هذه السفن في تلك المنطقة. فالمعلومات التي

يمكن استخلاصها من حطام سفينة هائلة حقاً؛ وقد تكون هذه السفينة حلقة الوصل بين المعلومات المتناثرة المبثوثة في الوثائق التي تعود إلى الفترة القروسطية، والمعطيات المستقاة من أهالي المنطقة والسفن الشراعية التقليدية. وكان فريق البحث الأثري في قاع البحر قد وقع اختياره على قلهات للغطس لأنها كانت طوال قرون عديدة بوابة الخليج والمحيط الهندي، ومركز تجارة الهند، وهي مقصد السفن التجارية كما ورد في مذكرات بليني الأب (ت 79م) وماركو بولو (ت 1323م) وابن بطوطة (ت 1368م) وألفونسو دلبوكيرك (ت 1515م). كذلك تفيد النماذج الكثيرة الممتازة للأواني الفخارية المكسورة وشظايا الزجاج، مما عثر عليه في الخرائب، أن قلهات كانت ذات يوم مدينة ومرفأ زاهرين. وعليه انضممت إلى هذا الفريق ليس بصفة غواص (ولكم كان بودي لو أنني كنت كذلك) وإنما كمؤرخ شفهي، فقطعت 373 ميلاً وقمت بجمع المعلومات من البحارة من أهل المنطقة والصيادين ورواة الحكايات حول نشاطاتهم الحالية والسابقة. فقد أردت أن أتبين مقدار التأييد للمعلومات التي توفرت لي من أسماء أنواع السفن وأشكالها بالعثور على المصادر الفنية وغير الفنية ومدى اتفاقها مع المعلومات والمكتشفات التي وجدها فريق علماء الآثار الغارقة. ولقد أضافت التجربة بعداً أوسع إلى البحث الذي أنهض به، وكان جلياً في نهاية البعثة أن الأثري والمؤرخ واللغوي يحققون نتائج أفضل إن عملوا كفريق.

حملني عملي الميداني بعيداً حتى حدود ظفار مع حضرموت. وقررت عندئذٍ أن هذه سوف تكون نقطة التوقف، أولاً لأن ظفار من الناحية السياسية جزء من عمان، وثانياً لأن السفن الشراعية في المنطقة غرب ظفار هي مجال للدراسة قائم بحد ذاته. وهذا السبب الثاني ينطوي على أهمية لأن السفن الشراعية من شرق إفريقيا واليمن وحضرموت تشكل معاً نماذج مختلفة من عدة وجوه عن الخليج العربي وعمان، وإن تكن قد جرت محاولة لمناقشة مظاهرها بصورة مقارنة. والبحث الحالي لا يتضمن الحوض الإيراني من الخليج، ولو أن العديد من السفن الشراعية يشارك الموجودة في الخليج العربي بعض وجوه الشبه. ومع ذلك فإني عمدت إلى تصنيف بعض الأنماط على أنها سفن فارسية عربية حين يكون لدينا شاهد على ذلك.

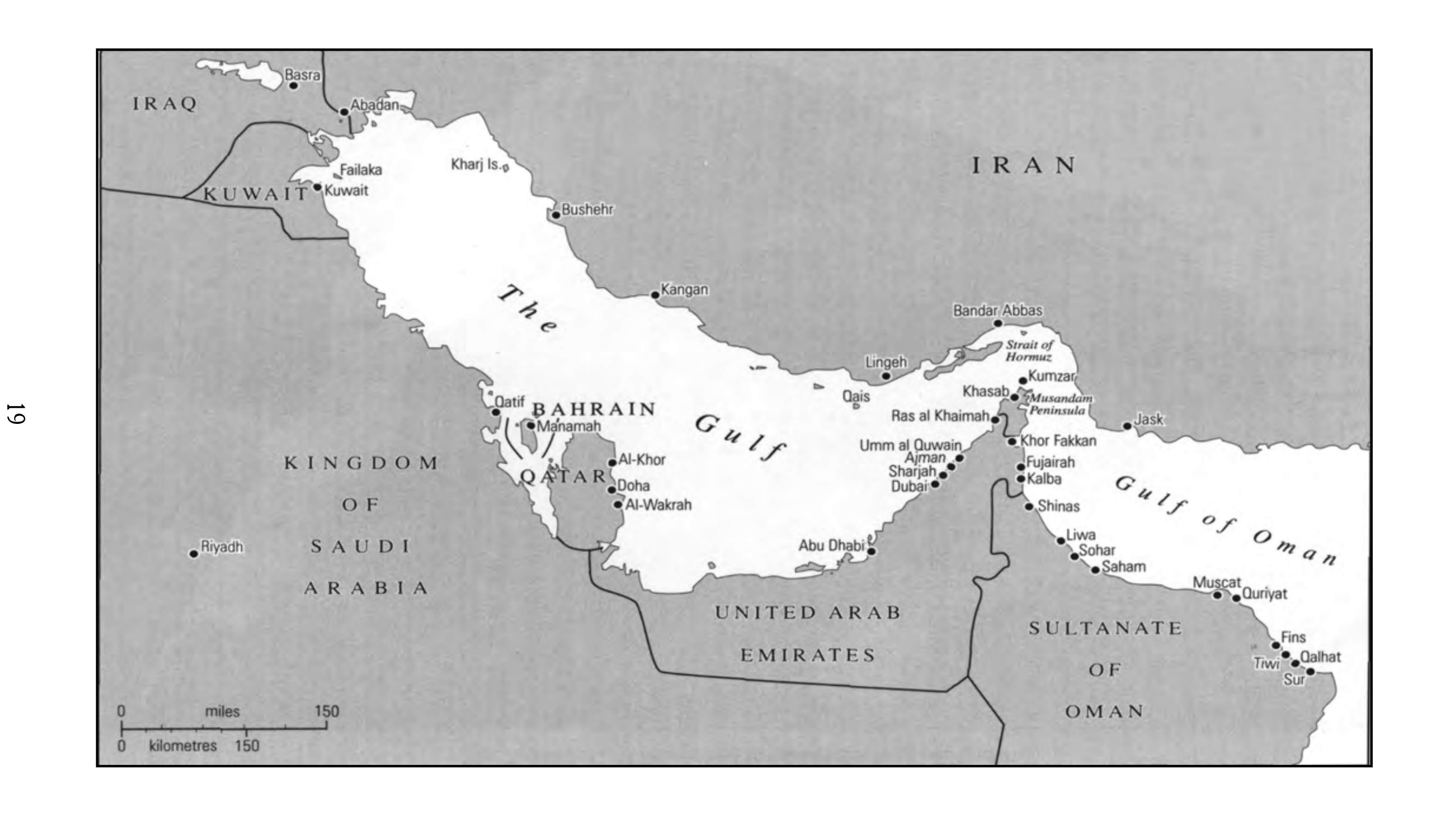
كان التاريخ الشفهي أحد الجوانب الأشد ابتكاراً في هذا الكتاب إذ أتاح لي التعليق على

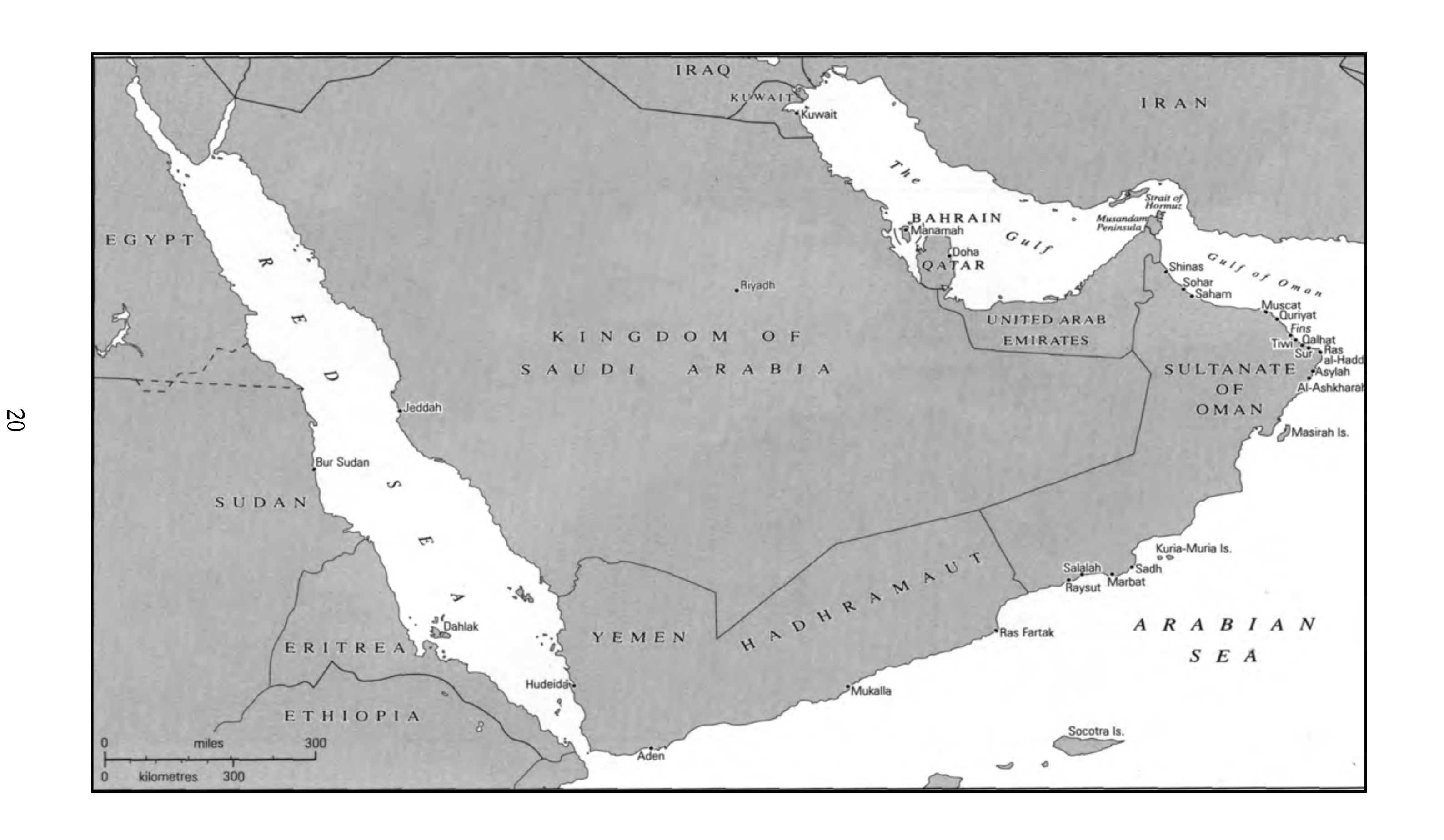
كافة المصادر التي رجعت إليها في البحث، بدقة تفوق كثيراً ما كان ممكناً دون معطيات العمل الميداني. أما مصطلحات المسافات البحرية فما زالت غير معروفة نسبياً. وقد تمت مناقشة أسماء أنماط السفن والمصطلحات الفنية الخاصة بأجزاء السفينة الشراعية من غير المستعربين، والمؤكد ليس من اللغويين المؤرخين. وتشكل الروايات عن الأسفار البحرية وبناء السفن جزءاً من شبكة التبادل الثقافي والتجاري الذي يقوم بين جماعات لغوية وإثنية مختلفة، بالعربية الخليجية والعربية الجنوبية والإفريقية الشرقية والهندية الغربية. وإن بحثاً لغوياً في هذا الموضوع لقمين بأن يلقى ضوءاً جديداً على المادة التي جرى تفحصها من منظور تاريخي أكثر محافظة.

إن هذه الدراسة بالضرورة في ما لدى البحارة أن يقولوه حول معرفتهم بالسفن الشراعية والمصطلحات الملاحية، أكثر مما هي دراسة تعتمد على المصادر المدونة. ولسوف تجد، أيها القارئ، في هذا الكتاب الشروط الجغرافية لكل نمط من السفن الشراعية والخلفية التاريخية التي يقوم عليها نمط حياة السفن الشراعية من ناحية الأدوار التي تضطلع بها كمراكب نقل وغوص بحثاً عن اللؤلؤ وصيد وأعمال القرصنة والرق. وجدير بالذكر ان الهدف الذي يسعى إليه البحث هو توثيق السفينة الشراعية بوصفها جزءاً من مجتمع البحارة ومساهمتها في رخاء المنطقة قبل اكتشاف النفط.

ديونيسيوس آلبرتوس آجيوس

ليدز، 2002


IRAQ
Basra
Abadan
KUWAIT
Failaka
Kuwait
Kharj Is.
Bushehr
IRAN
Kangan
The Gulf
Bandar Abbas
Strait of Hormuz
Lingeh
Kumzar
Qais
Khasab
Musandam Peninsula
Qatif
BAHRAIN
Manamah
Ras al Khaimah
Jask
Khor Fakkan
Umm al Quwain
Ajman
Sharjah
Dubai
Fujairah
Kalba
QATAR
Al-Khor
Doha
Al-Wakrah
Shinas
Gulf of Oman
KINGDOM OF SAUDI ARABIA
Riyadh
Abu Dhabi
Liwa
Sohar
Saham
Muscat
Quriyat
UNITED ARAB EMIRATES
SULTANATE OF OMAN
Fins
Tiwi
Qalhat
Sur
0 miles 150
0 kilometres 150


IRAQ
KUWAIT
Kuwait
IRAN
The Gulf
BAHRAIN
Manamah
Doha
QATAR
Strait of Hormuz
Musandam Peninsula
Gulf of Oman
Shinas
Sohar
Saham
Muscat
Quriyat
Fins
Qalhat
Tiwi
Sur
Ras al-Hadd
Asylah
Al-Ashkharah
UNITED ARAB EMIRATES
SULTANATE OF OMAN
Masirah Is.
EGYPT
RED SEA
Riyadh
KINGDOM OF SAUDI ARABIA
Jeddah
Bur Sudan
SUDAN
Kuria-Muria Is.
Salalah
Raysut
Marbat
Sadh
HADHRAMAUT
YEMEN
Ras Fartak
ARABIAN SEA
Dahlak
ERITREA
Hudeida
Mukalla
ETHIOPIA
Socotra Is.
Aden
0 miles 300
0 kilometres 300

1
العمل الميداني

يا الله ، يا الله

قلنا يا الله

هو لو يا سيدي

هو لو يا فزعة الله

(أغاني البحر – رفع الأشرعة)

تشكل السفن الشراعية جزءاً أساسياً من الثقافة المادية (material culture) في العالم العربي والمحيط الهندي. ولسوف يصادف القارئ في هذا الكتاب العديد من الإشارات إلى تعبير الثقافة المادية هذه، والمفهوم أنها تعني عادة الثياب وأواني الطبخ ومواد البناء إلخ. على أن مصطلح الثقافة المادية إنما يعني، هنا، الأداة الجامدة، أي السفينة الشراعية، والعاقلة– البشر الذين يرتبطون بها وتفاعلهم وإياها. والأسماء التي تُطلق على الأشياء والطريقة التي تستخدم بها في مجتمع معين قد تأخذ بها مجتمعات أخرى بالاحتكاك الثقافي. وهكذا يمكن تعريف الثقافة المادية من حيث انتقال الأفكار والمواقف التي تأخذ بها إحدى الجماعات، وتشكل ثقافتها، من جيل إلى آخر. واللغة هي الأداة الرئيسة في عملية الانتشار الثقافي. وإن يكن اهتمامي الأساس بتسمية الأشياء، أي المصطلح، فإن العديد من الأدوات التي تشكل الثقافة المادية تسحر الألباب في حد ذاتها، وغالباً ما تكون ذات قيمة جمالية من حيث أنها نماذج للفن البصري.

يشكل البحث الراهن دراسة في تسمية أنواع السفن الشراعية وأجزائها في الخليج العربي وعمان بهدف عقد صلة تاريخية ولغوية، من الفترة الإسلامية القروسطية إلى الوقت الحاضر. والكتاب يركز في هذا على:

أ: المعلومات التقنية وغير التقنية المستقاة من مصادر عربية وغربية (وإن لم يكن قصدي تقديم دراسة معمقة لهندسة بناء القوارب، لأن هذا الموضوع يقع خارج نطاق

خبرتي).

ب: المعلومات المدونة والمصورة عن أنماط السفن في المصادر القروسطية وما بعدها.

ج: العمل الميداني القائم على مقابلات مع أشخاص مختلفين في جماعات البحارة وباحثين في هذا الميدان. وقد تضمن العمل الوثائقي (الأرشيف) مراجع بأسماء أنماط السفن والإثنوغرافيا البحرية والخرائط والنتائج التي كانت ذات قيمة كبيرة في الأبحاث التي أجريتها. وهكذا أخذت بنهج كلّي (holistic) يقوم على التكامل بين المعطيات المتوفرة، بالجمع بين مصادر متنوعة في طبوغرافيا السفن وبنائها والنشاط البحري. واتخذت بادئ ذي بدء قراراً بأن أقوم لضروريات البحث بجمع قدر لا بأس به من التاريخ الشفهي، بما يكفل عرض صورة موحدة للسفن الشراعية التقليدية في الخليج وعمان وأصولها وصلاتها بالمحيط الهندي وبحر العرب. ولم يكن هذا المسعى يقتصر على توفير ما يؤيد اكتشافات المؤرخين الأوائل الذين شُغلوا بالبحر والباحثين في القوارب فضلاً عن المراجع التي تتصل بسفن المسلمين في المصادر من العصور القروسطية وما بعدها، وإنما ردم فجوات لم تتناولها الشواهد الشفهية والوثائقية أيضاً. وغني عن القول إن الشك يظل دائماً يحيط بمشروعية التاريخ الشفهي ومصداقية الذاكرة وما إذا كانت رواية شخص ما تمثل فترة أو مجتمعاً معيناً. على أن ما لا يقوله الناس يكون شاهداً صادقاً في حالات معينة يعادل ما يقولونه.

تعتبر الدراسات التي ظهرت في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين وجاء بها فيشتنفيلد (Wustenfeld 1880) والدجيلي (Dujayily 1912)، وريتر (Ritter 1913) وبحث كيندرمان (Kindermann 1934) والزيات (Zayyat 1949) مصادر لا يستغنى عنها في موضوع أنواع السفن. فقد أقام كيندرمان بحثه حول أنواع السفن الإسلامية على أساس المصادر الإسلامية الكلاسيكية والقروسطية والتواريخ المعاصرة الشفهية والمدونة، ودراساته أساسية للباحث في القوارب وإن تكن تفتقر للمعلومات أحياناً أو معلوماتها غير دقيقةٍ. وتبحث دراسات ماهر (Mahir 1967) والنخيلي (Al-Nakhili 1974) في مختلف أنماط القوارب الإسلامية في الفترة الكلاسيكية، لكن الدراسة لا تنطوي إلا على القليل من المعلومات أو تفتقر للمعلومات المتعلقة بالحقبة الحديثة. ويدرس شهاب (Shihab 1987)

أنماطاً من السفن التي عرفها المحيط الهندي، على وجه التحديد شرق إفريقيا وجنوب الساحل العربي والبحر الأحمر؛ ويقوم بحثه على أعمال أقدم عن القوارب العربية تتضمن بعض الرسوم التوضيحية المفيدة. ومن المثير للاهتمام المعطيات الاجتماعية والحضارية الخاصة بالمجتمعات ومناطق الاستقرار والتجارة البحرية التي يعرضها الرحالة الغربيون الذين يرتادون الخليج العربي وعُمان: نيبور(Niebuhr 1774)، وبوركهارت (Burkhardt 1829)، وتشيسني (Chesney 1850)، وهنتر (Hunter 1877) ، وبورتن (Burton 1893) ، ومايلز (Miles 1919) وديكسون (Dickson 1949)، وثيسجر(Thesiger 1967) وآخرون ذوو أهمية عظيمة. ولا بد من الإشارة إلى مطبوعة لوريمر (Lorimer 1986) ، وهي حصيلة ما جمعه ومساعدوه من معلومات ضخمة خلال رحلاتهم العديدة إلى المنطقة. وقد تم هذا العمل ما بين 1908 و 1915، ثم جرى التحقق من دقة هذه المعلومات على أيدي خبراء محليين بتكليف من مختلف دوائر الإدارة البريطانية في الهند والخليج. وجدير بالتنويه أن بعض الملاحظات الوصفية والإحصائية حول المجتمعات القبلية والتي تستقر على السواحل مذهلة بالنسبة لذلك الزمن، وإن كان هناك شك في دقة بعض التقارير بالرغم من عمل المسؤولين المحليين فيها تمحيصاً ومراجعة.

وإنه لمن الصعوبة بمكان الحصول على معلومات تقنية في المصادر العربية المبكرة في الفترة القروسيطة، بينما تحمل الأدبيات الغربية (خاصة البرتغالية والهولندية والإنكليزية) معلومات دقيقة عن أنواع السفن ووظائفها وتصميم هيكلها. وجدير بالملاحظة أن الكثير من النقاش قد دار في موضوع تصنيف السفن الشراعية والتأثير الغربي على تصميمها بعد وصول البرتغاليين إلى الخليج العربي والمحيط الهندي مما أدى إلى التحول من البناء القائم على الخياطة إلى المسمار، وقد كان لوثائق التجارب في علم الآثار البحرية نفع عظيم في هذا البحث. وإن تصميم هيردال (Heyerdahl 1971-1982) المنفذ بصورة مطابقة لقوارب القصب الشبيهة بقوارب المصريين والسومريين والأكاديين، وسيڤرين (Severin 1982) للقارب المخاط، والمبني على طريقة القوارب التجارية التي كان يستخدمها العرب في الفترة القروسطية، قد يوفر كلاهما بعض المؤشرات على الفجوات التي تعتور تاريخ بناء السفن. وقد لا يأتي هذان النموذجان ببرهان على أن قوارب كهذه قد أبحرت فعلاً في رحلات

كالتي حاول مهندسا القوارب هذان اقتفاءها، إلا أنهما برهنا بالتأكيد على أنه بوسع القوارب قطع هذه المسافات على أساس قوة ومتانة تصميمها. وتؤكد هذه التجارب، مع محاولة وضع رسوم لبناء السفن الشراعية في العصور الوسطى (Nicolle 168-97, 1989) في الخليج العربي والمحيط الهندي، أن ثمة تقليداً في بناء السفن ظل محافظاً على استمراره عهداً طويلاً من الزمن، بل ومثل هذا يقال في القوارب الساحلية المصنوعة بالخياطة في الأزمنة الحديثة. على أن التصميمات الأوروبية في القرن السادس عشر كان لها دور حاسم في عدد من الاعتبارات العملية، مثل صلاحية القارب للإبحار والوزن والسرعة والاستراتيجيات الحربية، أو اعتبارها ضرباً من الزينة. ومثل هذه المعلومات يصعب العثور عليها في الروايات الإسلامية التاريخية والجغرافية والرحلات في الفترة القروسطية، وعليه كان كل خبر متناثر هنا أو هناك حاسماً في إعادة إنشاء صورة أنواع السفن في المناطق المذكورة أعلاه.

ولا أعلم في الوقت الراهن بوجود أية دراسة مقارنة للقوارب والسفن في الخليج العربي وعمان. أما الدراسات الوصفية الإقليمية التي قام بها القناعي والخوصي (1982) وعبد الله (1987)، وشهاب (1987)، والحجي (1988)، والشملان (1990) فتتضمن أنماطاً مصنفة من السفن الشراعية العربية، وبناء السفن وأساليب الملاحة؛ كذلك تتضمن الدراسة اللغوية التي قام بها الرومي (1996) أسماء أقسام السفن وغير ذلك من المعلومات الفنية الملاحية. وهناك أعمال أخرى ذات محتوى مماثل لما سلف عرضه وقدمها باحثون غربيون في قضايا الملاحة ومؤرخون يعنون بشؤون البحر أمثال باريس (Paris1841) ومور (Moore 1925)، وهورنيل (Hornell 1942)، ولوبارون بوفن (LeBaron Bowen 1949-1952) وڤليارز (Villiers 1952)، وحوراني (Hourani 1963)، وجونستون وميور (Johnstone 1964 and Muir)، وبرنس (Prins 1972-74)، وياجيما (Yajima 1976)، وهوكينز (Hawkins 1977)، وهاوارث (Howarth 1977) وفاسي (Facey 1979) وقاموس غروسيت – غرانج (Grosset-Grange 1993) للمفردات والمصطلحات العربية الفصحى القديمة والحديثة في المحيط الهندي. ولقد رجعت إلى هذه الأعمال جميعها وأشرت إليها حيثما رغبت بتدعيم استنتاجاتي المستخلصة من البحوث الميدانية أو المعلومات المجموعة ممن جرت مقابلتهم.

ولن تقتصر عملية المسح اللغوي على البحث في أسماء أنماط السفن الشراعية وحسب، بل كيف يكون تعريف مراتبها وإدراك التمايزات بينها والتعبير عنها. ذلك أن تفحص أصول هذه المصطلحات قمين بأن يوفر لنا مزيداً من النظرة المعمقة في النهج المتبع في تصنيف مختلف أنماط القوارب. وهذه القوارب تصنف بشكل أولي وفق شكل الهيكل، وبعض هذه الحالات لا يكشف، على الأقل للملاحظ العارض، عن فارق ظاهر، بينما تصنف السفن والقوارب الأوروبية حسب تجهيزات السفينة (الصواري والقلوع والحبال الخ).... وبسبب اختلاف اللهجات المحلية قد نجد الأنماط المتشابهة للسفن بأسماء مختلفة. ثم سرعان ما ينشأ الالتباس حين تظهر في الصورة مفردات متشابهة وتنويعات وتعديلات إقليمية مع مرور الوقت. وقد تناول آلان ڤليارز وكليفورد هوكينز وكتاب آخرون هذه الواقعة وأتوا بأمثلة مختلفة في شرحها. بيد أنني لاحظت، أن هؤلاء الكتاب، على ما يتمتعون به من معرفة تقنية وإطلاع واسع، ورسوخ قدم في هذا المجال، يقصرون أحياناً عن التعامل كما ينبغي مع المصطلح العربي فيخلفون فجوة واسعة في الصورة التاريخية واللغوية على الإجمال. ومرد هذا جزئياً إلى الافتقار للمصادر العربية التاريخية والمدونات والمعرفة اللغوية العربية، كما يعود الأمر إلى عدم المقدرة على التفاهم بصورة فعالة مع البحارة أو صناع السفن المحليين.

لم تنل دراسة أصول أسماء أنواع السفن الشراعية والمصطلحات التي تختص بأجزاء المركب من الاستقصاء سوى القليل. وقد وجدت بعض القوائم المتناثرة في البحوث التي سبقت الإشارة إليها (هوكينز، حوراني، جونستون وميور الخ). وفي بعض البحوث العربية (القناعي، الخوصي، عبد الله، شهاب الخ..) وإن لم يكن هدفي ليقتصر على جمع وتصنيف أسماء أنواع السفن على طريقة المعاجم. فقد كان من المهم، أولاً، اكتشاف الدلالة الدقيقة للمصطلحات التي ما زالت مستخدمة في الخليج العربي وسواحل عمان اليوم، ثم البحث عنها في القواميس. وكنت أريد عند استطلاع المعاجم توضيح المعنى المقصود من حيث الجدول التاريخي المتزامن، في إطاره المُعبِّر عنه في الروايات التاريخية والجغرافية وأخبار الرحلات. وهذا أسلوب ذو قيمة كبيرة للباحثين كافة في هذا الحقل. بيد أنه لا بد من القول إن المعاجم العربية (القديمة والحديثة) ليست أفضل الأدوات للباحث في القوارب. فالمصطلح المقصود لا يكون في كثير من الأحيان متضمناً في المعاجم لأن علماء المعاجم لم يتكلفوا العناية

بالكلمات المستخدمة في اللهجات المحلية، وهذه مشكلة عامة في العديد من المصطلحات التقنية في الثقافة المادية، ويعدّ القاموس الإنكليزي الهندي Hobson-Jobson الذي قام على ترتيبه يول وبورنيل (Yule and Burnel 1994)، وكانت الطبعة الأولى منه قد نشرت عام 1866، جيداً عموماً من ناحية معنى واشتقاق بعض أسماء أنواع السفن، ولكنه محدود ويفتقر للدقة أحياناً. وأفضل المصادر لاستقصاء المصطلحات التقنية هي الأعمال التاريخية والبحرية، وهذه الأخيرة نادرة بين الكتب العربية. وقد لا تأتي هذه الأعمال بوصف المصطلحات، لكنها تحتوي على المعلومات التي يمكن أن تعين الباحث على فهم وظائفها. وجدير بالإشارة أنه كان للوثائق البرتغالية والهولندية والإنكليزية أهمية حيوية في استيعاب أسماء الأنماط في إطارها التاريخي والبحث في الدلائل اللغوية عن أصولها.

لقد كشفت دراسة اللغة التقنية العربية عن الكثير من الاستعارات لأن العربية كانت تتمتع على الدوام بما يكفي من المرونة للاستعارة من اللغات والثقافات الأخرى. ويشير عدد المصطلحات الواردة من الفارسية والهندية وبضعة استعارات يفترض أنها وافدة من البرتغالية إلى جماعات من البحارة لديهم خليط لغوي وهم الذين أدخلوا أساليب بناء السفن والتقاليد الملاحية. وقد وجدت أن العربية استوعبت أسماء بعض أنواع السفن الشراعية وقدراً كبيراً من الثقافة اللغوية الأجنبية حتى بات يصعب معه معرفة جذور الكلمات، كما لاحظ كيندرمان (1934: Viii) عن حق أنه من الصعب البرهان على أصل هذه الكلمة أو تلك. ذلك أن العربية تتسم بتركيب لغوي بالغ التطور قائم في مبدئه أساساً على جذر ثلاثي يختلف وفق نظام لنمط حركة حرف العلة. ولكن هذا ليس، لسوء الحظ، دلالة على القوة في مجال المصطلح الفني والعلمي، بل قد يكون في واقع الحال مبعثاً للإشكال.

يعتبر جمع المعلومات عن السفن الشراعية، تقليدياً، مثيراً للشعور بالإحباط، بسبب صعوبة اللغة، وإن لم تكن عندي بالمشكلة في المقابلات الخاصة التي أجريتها، ونادراً ما كنت اضطر للاستعانة بمترجم. ذلك أن عدتي من الفصحى كانت تفي بالغرض في التواصل مع مجتمعات السواحل. لكن عند تدوين الملاحظات حول مختلف أجزاء تلك السفن صار الأمر أشد تعقيداً مما كنت أعتقد أصلاً، مما مرده اختلاف التسميات بين الكويت وساحل ظفار على بحر العرب. ووجدت بعض المعلومات التي بلغتها أثناء التنقيب في قراءاتي لا تتفق

وتلك المعلومات التي أفادني بها من قابلتهم. وليس السبب في ذلك أني أخطأت القراءة؛ فبعض المؤلفين كان حالهم كحالي يأخذون اكتشافاتهم عن محدثيهم في المقابلات. فلطالما أصابت الخيبة المقدم ڤوغن (Vaughan) وكثيرين سواه الذين كانوا يقابلون أصحاب العمل والخبرة، إذ كثيراً ما كانت إفاداتهم تتضارب مع بعضها بعضاً. ولم يقدر لي أن اكتشف أن نوعاً واحداً من السفن الشراعية قد تكون له أسماء مختلفة حسب اختلاف المناطق إلا بعد زيارة ورشات بناء السفن ومراكز بحرية مختلفة. وكانت المصطلحات التقنية تختلف باختلاف المنطقة وهذا تفصيل لم يأخذ الباحثون السابقون بالعناية في تسجيله. ولقد أمضيت الكثير من الوقت في ترتيب اختلاف روايات محدثي وأصابني الصداع وأنا أصغي إلى أشرطة التسجيل، محاولاً ترتيب محتوياتها. وكنت مخطئاً إذ اعتقدت أن بناة السفن وأصحابها لديهم بالضرورة المعلومات الدقيقة عن تسميات أنواع السفن. والحقيقة أن الأسفار إلى جنوب غرب الهند وشرق إفريقيا ومراكز بحرية أخرى في الخليج وبحر العرب جعلت بناة السفن وأصحابها يطلعون على أنواع مختلفة من السفن وأفكار جديدة أدت إلى تعديلات على التصميم، وإن ظل تصميم الهيكل التقليدي على حاله المعهود. والصيادون المحليون، على العكس من بناة السفن، يطيلون المكوث. ومعرفتهم بأنواع القوارب المحلية، وإن لم تكن تقنية، تعتمد على ما أخبرهم به الأجداد. وهذا التمييز بين ما هو تعديل وتكييف مقابل ما هو تقليد هو ما أثار لدي الحيرة والفضول والاهتمام.

تتطلب دراسة أسماء أنواع السفن وتصميمات الهيكل فهم أصول البنائين والقباطنة والملاحين والصيادين. ولقد اعتقدت حين شرعت في العمل في مشروعي الراهن أن بناء القوارب ليس إثنياً بالضرورة من حيث طبيعته وليس هناك من حواجز تعيق النشاط الملاحي. أما الآن، وقد بلغت ختام مشروعي، فقد باتت مسألة الإثنية نقطة حاسمة في نظريتي التي تقول إن المحتوى الفارسي (وبعض الهندي) الذي نجده في أسماء أجزاء سفينة ما وبدرجة أقل تسميات أنماط من السفن، هذا يشير إلى وجود عنصر إيراني قوي بين سكان الساحل العربي. وكانت طريقتنا في اختبار صحة هذه الملاحظة معرفة أصول أسلاف الأشخاص الذين قابلتهم، وعلى الرغم من أن أسماءهم القبلية تدلّ بوضوح على أصولهم الإيرانية، فقد أردت سماع ذلك منهم مباشرة. ولم تكن هذه بالمهمة السهلة، لطول الشقاق

التاريخي والسياسي بين المسلمين السنة والشيعة، حيث إيران شيعية المذهب أساساً والخليج العربي في جله سني. وقد علمت من وثائق تعود إلى الفترة القروسطية أنه كان هناك، تاريخياً، على الساحل العربي ارتباط بمجتمعات البحارة بالمعتقد الشيعي، وعليه كنت أسأل أهل المنطقة، حصراً، عن أصولهم الدينية والثقافية. ولم يكن هناك سوى قلة كانوا على استعداد للحديث فلما قبلوا في النهاية بدوا غير سعداء إذ وجدوا أن أحاديثهم تُسجل، ومن هذه التسجيلات وصمت الآخرين بدا أن الوضع يؤيد فرضيتي حول وجود تراث ملاحي فارسي في الخليج العربي وعمان يعود إلى قرون من الزمن. وهناك شاهد في الكويت والبحرين وعمان من عدد من المساجد الشيعية التي كان يؤمها الذين يستقرون هناك ويعملون في الملاحة. وما زال الكثيرون من جيل أقدم يعيشون في جوار تلك المساجد. وتفيد الإشارة إلى جماعات تتحدث الفارسية – العربية تعرف في البحرين بالبحارنة (وهم أقلية في الكويت) بوجود إثني نشط مرتبط بإيران. كذلك للتقليد الجاري بحفر تصميمات نباتية وهندسية على مقدمة السفينة الشراعية وقائم مؤخر السفينة أصول ترجع إلى إيران. وتصادف هذه التصميمات على الأبواب الصغيرة والأكبر حجماً، وفي مدينة صور العمانية لاحظت أن بعض الأبواب مزيّن بأشكال النخيل. والتقليد بحفر أشكال على الأبواب يقتصر الآن على الأسر الثرية.

كانت ملاحة المحيط الهندي أحياناً تحت سيطرة العرب والفرس، وكثير من هؤلاء كانوا بناة سفن وتجاراً استقروا على الساحل الغربي من الهند. وتوضح أخبار البحار التي رواها مسلمون، تاريخياً، ومنها كتاب «أخبار السند والهند» الذي يعود تصنيفه إلى العام 850م أهمية الملاحة الهندية وتأثيرها على الملاحة الإسلامية. ويرد ذكر القباطنة والملاحين المسلمين، وهم في الأساس من عمان وسيراف ويقع عليها المرء في مغامرات البحار التي رواها برزك بن شهريار (ت 1009م) في كتاب عجائب الهند والصين، وهي شبيهة بمجموعة أخرى من القصص نصادفها في كتاب «سلسلة التواريخ» لأبي زيد السيرافي (القرن الثالث هجري/التاسع ميلادي) ورحلات سندباد البحري في «ألف ليلة وليلة». وتنتمي جماعات الملاحين المسلمين، المختلفين لغوياً عن بعضهم بعضاً، إلى حضارة في المحيط الهندي كان الخليج العربي يشكل جزءاً منها. ولا عجب أن وصف الجغرافيون المسلمون في أوائل الحقبة

القروسطية الخليج بأنه «ذراع المحيط الهندي»، والوصف الذي أطلقه فرناند بروديل بتشبيه البحر الأبيض المتوسط بوحدة عضوية وبشرية يناسبان جداً إطار البحث الراهن، من حيث أنهما لا يقصران هذا المفهوم على التاريخ وحده وإنما يسيران به ليشمل الطبقة التي يتقاسم بها طائفة من الناس لغة وثقافة مشتركتين، وأن الشروط المادية الثقافية لا تعكس لغة جماعة معينة من الناس وحسب، وإنما كل مجموعة المنظومات كالتحولات الاقتصادية والاجتماعية وتحركات الأقوام والظروف البيئية والشروط الثقافية والدين والسياسة، فلا تنشئ عناصر اللحمة وحسب بل التضادات أيضاً.

تبين الأعمال التي تعود إلى الفترة القروسطية مقدار امتداد اللغة العربية التي لا تقتصر على العرب وحدهم، وإنما يظهر امتدادها بين الأقوام غير العربية وفي المحيط الهندي أيضاً. وتمكن من تصويب النظرة التي تتمحور حول العربية في الخليج وعمان. فللنقل البحري الهندي وأساليب بناء السفن وللتجار الهنود دور هام اضطلعوا به في عالم السفن الشراعية. وقد يدفع المرء بحجة قوية للنظر إلى الخليج العربي كجزء من حضارة المحيط الهندي الذي شكل أيام الشراع والتجارة في الرياح الموسمية وحدة طبيعية.

حين يدرس المرء تسمية الثقافة المادية (material culture) يغدو مدركاً أن وجود اللغة لا يقتصر على كونها منظومة مجردة من كتب نحو وصرف وقواميس وحسب، وإنما بوصفها جزءاً من حياة يومية تنتمي في النهاية إلى مستخدميها في الجماعة. وينعكس تفاعل المتحدث يومياً مع البيئة المادية في نهج تأثير المصطلح الفني في علاقة ثقافية. وفي هذا تقدم لغة السفن الشراعية في الخليج العربي وعمان، وعالم هذه السفن، والعلاقة بين الجماعات العاملة في الإبحار، دراسة دينامية في فهم البحرية العربية في إطار حضارة المحيط الهندي. والاكتشافات التي يأتي بها هذا الكتاب تبين أن دراسة تسمية أنواع السفن الشراعية والمصطلحات التقنية لبعض أقسامها هي نظام دراسة علمية تدعم هوية قوم ولغتهم، مبينة مهاراتهم ذات الخصوصية ومخيلتهم الفنية لإنتاج أدوات تخدم الجماعة ذاتها والعالم الخارجي.

2
وضع الملاحة

«ثم سافرت من بلاد عمان إلى بلاد هرمز... ووصلنا إلى هرمز الجديدة.. وهي مدينة حسنة كبيرة... لها أسواق حافلة وهي مرسى الهند والسند ومنها تحمل سلع الهند إلى العراقين وفارس وخراسان».

ابن بطوطة، 1995، 400:12 [230–1][1]

إن تاريخ الخليج العربي وعمان بدءاً من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر تاريخ معقد، ويرجع هذا التعقيد في بعضه إلى ضعف القبائل العربية في المنطقة، إنما يعود ذلك في الأساس إلى عدم توفر الوثائق العربية والفارسية، وبدرجة أقل الافتقار إلى الوثائق العثمانية[2]. ومن جهة أخرى نجد تاريخ السياسة الأوروبية في المحيط الهندي والخليج العربي حسن التوثيق. لكننا نجد أنفسنا بلا ريب أمام صورة لم تكتمل ويعتورها الاختلال. وهذا ما يصعب إصلاحه. وما حاولت القيام به هنا من تقديم نظرة تاريخية شاملة برسم المشهد البحري في المنطقة من القرن السابع عشر حتى اليوم[3]، على أساس السجلات الأوروبية (حصراً، الإنكلو – هندية)، كأرضية لدراسة أسماء أنواع السفن الشراعية ونشاطاتها في الخليج العربي والمحيط الهندي.

تأسيس الشركتين الإنكليزية والهولندية

كان النجاح الذي تحقق للبحرية البرتغالية في المحيط الهندي والخليج العربي مثيراً

1. زار ابن بطوطة في رحلته عمان والخليج العربي في العام 1329م.
2. B.J. slots, The Arabs of the Gulf 1602-1784 (Abu Dhabi -The Hague: CDRASD,1991)
أحد أفضل الكتب حول التاريخ المبكر لدول الخليج. ويتناول الكتاب ثلاثة موضوعات: القبائل والتجار وبيوت الجباة، مع العناية بأهل الساحل والبحر.
3. تعد تقارير لوريمر (1986) من بين أفضل المصادر. وإذا شاء القارئ معالجة ممتعة عامة وجيدة لموضوع صعود دول الخليج فله أن يرجع إلى كتاب R. Said Zahlan, The Making of the Modern Gulf States, 1998 (طبعة معدلة ومنقحة لطبعة 1989).

للإعجاب والاحترام طوال القرن السادس عشر. فقد اتسم تفوق البرتغاليين بحسن تسليح سفنهم بالمقارنة مع صِغَر السفن الإسلامية التجارية والحربية التي كانت دون البرتغالية من حيث التقنية والعتاد. ولقد واجه البرتغاليون، بُعيد دخولهم في البيئة السياسية والتجارية في المحيط الهندي، تحدياً جديداً تمثل في وصول السفن الإنكليزية والهولندية في نهاية القرن السادس عشر. وكانت نتائج تلك المواجهة كارثة نزلت بالبرتغاليين إن من حيث الطاقة البشرية وإن من حيث المهارات البحرية؛ كذلك كان للمواجهة أفدح الأثر على تفوقهم الاقتصادي. فقد أدى تأسيس شركة الهند الشرقية الإنكليزية بأمر ملكي في العام 1600 وشركة الهند الشرقية الهولندية في العام 1602 إلى قيام مؤسستين قويتين مهيبتين تجمعان بين الأهداف التجارية والسياسية معاً. فبدأتا بالعمل لكسب موطئ قدم للتجارة في الهند بين الأعوام 1600 و 1612 ثم في عُمان في الأعوام التالية.

وقد صادف إنشاء هاتين الشركتين قيام السلطة السياسية الصفوية (في عهد الشاه عباس الأول، (1588—1609م) ومنافستها الإمبراطورية العثمانية، التي كانت في بداية الانحدار الاقتصادي. ولقد قُدِّر للعثمانيين أن يعانوا عدة نكسات نتيجة منافسة البضائع وأساليب التجارة الغربية المتقدمة (Inalcik 1973:445) واتبع البرتغاليون سياسة متوازنة تجاه الفرس والعثمانيين، دون الزج بأنفسهم إلى أي منهما. بيد أن شاه عباس كان يتقدم البرتغاليين بأشواط. وتجلى ذلك بسعيه للاتصال بالغرب لإقامة تحالف أوروبي ضد العثمانيين. فكان التحالف الذي قام بين فارس وإنكلترا هو ما وضع نهاية القوة البرتغالية. وقد فقد البرتغاليون سيطرتهم على المدن الساحلية في مالابار في الهند، وفي الخليج العربي؛ بل وانتهى أمرهم عملياً بعد سقوط هرمز في العام 1622 (الصورة 1). وفيما بعد احتل البريطانيون والفرس هرمز معاً واستقرت شركة الهند الشرقية في بندر عباس.

ربما يعزى سقوط البرتغاليين إلى العنف الذي مارسوه وسوء معاملتهم للمسلمين؛ وبالتأكيد، فإن السبب في عدم قيام شركة تجارية برتغالية، كما كان حال منافسيهم البريطانيين والهولنديين، يمكن تفسيره بفوضى الإدارة وانعدام الانضباط عموماً، ثم في استسلامهم لمختلف أنواع الأوبئة والأمراض التي فشت بينهم (Lorimer 1981,I,ia:39). ولقد كانت خسارة جزيرة هرمز رمزاً للهزيمة البرتغالية. ولم تكن مجرد حادثة سياسية



1

أطلال حصن برتغالي على الشاطئ الشرقي للفجيرة، الإمارات العربية المتحدة

وحسب، وإنما هي الإيذان بدخول الإنكليز والهولنديين، الذين زادوا في تدعيم قوتهم على امتداد القرن السابع عشر، السوق العالمية. وكان الفرس قد استقروا في عام 1634 على الساحل العربي عند مسقط وخورفكان وجلفار وخصب، وتم ذلك أحياناً بمساعدة شركة الهند الشرقية الإنكليزية وقد أقاموا لأنفسهم قلعة هناك[4]. وكانت بندر عباس (غمبرون)، على الساحل الفارسي، موقعاً ممتازاً لتجارة الشركة الإنكليزية مع الأسواق الفارسية في الداخل. واضطلعت عُمان كذلك بدور هام في القضاء على السيطرة البرتغالية هناك.

عقد الإمام ناصر اليعربي (1624–49م) في العام 1646 اتفاقية تجارية مع البريطانيين كانت نتيجتها علاقة قُدِّر لها أن تقوى وتترسخ على مدى القرون التالية. وبنى خلفه سلطان بن سيف اليعربي (1649–1718م) أسطولاً مثيراً للإعجاب (يفترض بأن ذلك تم بمساعدة البريطانيين) وأقام شبكة تجارية بحرية جيدة هي المصدر الوحيد لرخاء عمان.

في منتصف القرن الثامن عشر مضت الشركات الهولندية والإنكليزية، فضلاً عن الفرنسية التي تأسست في العام 1664 تحمل البضائع الشرقية إلى نقاط في أوروبا وتعبر أراضيَ عديدة في الشرق الأوسط والبحر الأبيض المتوسط. وكان الطريق طويلاً ومقسماً إلى مراحل قصيرة ومنيت الشركات في أحيان عديدة بالخسارة. إلا أن هذا التدبير برهن على أنه من

4. CDRAD/ Dutch Archives, VOC Bahrain, ARA 132, 1756 fol 30, slot 1993: 97

الناحية الاقتصادية والسياسية أفضل من سواه في كثير من الأحيان. ولكنه من الصعب، كما يستفاد من الإحصاءات التي نشرها أمين (1967:155) قراءة مدلولات الأرقام الخاصة بالممثلين الهولنديين والإنكليز الملحقين بالأماكن الأجنبية: كان ثمة 114 هولندياً في بندر عباس في العام 1740 وحوالي 130 في الخرج بعد العام 1756[5]. بينما كان عدد البريطانيين في بندر عباس في العام 1751 لا يزيد عن 11 وحسب. أما التواجد الهولندي الواسع فقد يعني وجود عدد من التجار العاملين في التجارة فعلاً (ولربما لم يكن العديد منهم حتى من الهولنديين)، وليسوا من المقيمين كما هو حال الوكلاء الحكوميين. ولذلك يبدو أن المؤسسة الإنكليزية تعرض صورة صادقة عن عدد كبار الموظفين (ومعهم عدد ضئيل من الكتاب الموظفين) المقيمين في حينه في بندر عباس. وكثيرة هي الوثائق المعاصرة المتعلقة بقضايا اقتصادية تعود إلى تلك الفترة لولا أنها تنزع إلى الانحياز، بالإضافة إلى أن معرفتنا بالنظام الاقتصادي، فضلاً عن التجارة الخارجية، لا تزال غامضة.

تكشف السلع المذكورة في الوثائق الاقتصادية الهولندية حجم البضائع الباذخة الفريدة والاستهلاكية التي قام الهولنديون بنقلها وتسويقها على المستوى الإقليمي ثم شحنها إلى أوروبا: الكافور، النحاس، طلاء اللك والخزف، من اليابان والصين؛ والزنك من تايوان؛ والبهار من سومطرة ووينغوريه؛ والنيلج (نبات النيل) من سورات؛ والسكر من جكارتا (بتافيا)؛ والقرفة، والمنسوجات الصوفية والبنجوان (يستخدم في صنع الأدوية والعطورات)، والحديد والفولاذ والزنجبيل المحلي، والكمون الحلو، والمنسوجات الشبيهة بالحرير والعرق من سريلانكا (سيلان)؛ والبيوتر (خليط معدني من القصدير وسواه يستخدم في صنع الأواني المنزلية من ملقة؛ ومختلف أنواع القماش الخام) من البنغال وساحل سورات (غوجرات)؛ والقهوة من مخا؛ وحب الهال وخشب الصندل، وصمغ اللك، والذهب والزنجبيل المجفف وجوز الطيب، وكبش القرنفل من مختلف الأصقاع[6].

ولقد غدت لندن وأمستردام في مقدمة المراكز في الغرب التي يجري فيها إعادة تصدير البضائع الأجنبية إلى أوروبا وأمريكا. وكانت مراكز التجارة الكبرى في الخليج العربي

5. انظر قسم الأرقام الهولندية في: ARA- VOC, vo 15168-214

6. CDRAD/ Dutch Archives, VOC Bahrain, ARA 132, 1756 fol 34.

والمحيط الهندي والصين وجنوب شرق آسيا قد أقامت منظومة من العلاقات الاقتصادية، وهي سلسلة مجزية ما تزال قائمة إلى اليوم. ويبدو أن العلاقات بين الشركتين الإنكليزية والهولندية ظلت ودية حتى النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وكان ذلك في الوقت الذي أقامت فيه إنكلترا علاقات طيبة مع العشائر العربية على الساحل العربي من الخليج. وقد أقام الإنكليز محطات تجارية في بندر عباس وأصفهان والبصرة ومناطق أخرى في فارس والعراق لتوزيع المنتجات الإنكليزية في الخليج واستخدام المحطة التجارية في البصرة لتوزيع المنتجات الإنكليزية حيث أن الطريق الأكثر أمناً هو الذي يمر عبر البصرة وحلب ومن ثم إلى البحر الأبيض المتوسط. وكانت الشركة تغدق الهدايا المألوفة من مال وسلع بانتظام على العشائر العربية[7] ومنذ ذلك الحين أخذت قوة الشركة الفرنسية التجارية تخبو تدريجياً. ولقد برهن الطريق البري على أنه مفيد جداً للشركتين الإنكليزية والهولندية اللتين ازدهرتا، ووثقتا بصعوبة علاقاتهما السياسية بالبدو العرب وأقامتا خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر عدداً من المحطات التجارية على سواحل الخليج وجعلتا عائدات المحطات التجارية على الخليج العربي مجزية مادياً.

مناطق الاستقرار القبلية على الساحل

لا يُعرف إلا القليل عن الحالة العامة لاقتصاد مناطق الاستقرار العربي والفارسي على سواحل الخليج في القرنين السادس عشر والسابع عشر. فاشتغال البدو بتربية الماشية والتجارة عبر البحار قد جلبا، كما في الماضي، بعض مصادر «الدخل»، بما يرفد طعام الفقراء من إنتاجهم ويوفر المنسوجات لملابسهم. أما الزراعة على الساحل فتكاد لا تذكر. وأما المدن الساحلية ذات المرافئ مثل بندر عباس وبوشهر وبندر كونغ والبصرة ومسقط فلها كعهدها منذ القديم قوافل كبيرة راسخة تسير إلى الداخل[8]. وكان حكام البلاد، مثل مسقط والبصرة وهرمز، ينظمون العوائد المتأتية عن تجارة العبور[9]. وكان ثمة قبائل من المناطق شبه

7. IOR- FRPPG, vol 18 dispatch no 1229, Basra 6 November 1784, vol 14 dispatch no,2330 Bandar Abbas 2 March 1724, vol 15 dispatch no 670, Basra 19 May 1741

8. ARA- VOC, vol 1304, fols 479, 488-9.

9. ARA - VOC, vol 1304, fols 490-1.

المستقلة تطلب جعالة من السفن المبحرة في مياههم؛ وكانت تنظم إغارات القرصنة على السفن الأجنبية (الأوروبية والهندية وسواها) إن قصر أصحابها عن تسديد المطلوب. ويلوح أن البرتغاليين وحلفاءهم كانوا المستهدفين بتلك الحملات؛ ولكن الإنكليز والهولنديين في الهند أو فارس الذين يسيّرون السفن الشراعية كانوا يستثنون من تلك الحملات، ولو أن الأمر لا يخلو من أخطاء[10]. وعلى العموم كانت الدخول السنوية المتأتية عن الاستيراد والتصدير توفر الكثير من الثروة للأهالي في عدد من المناطق الساحلية؛ أما الأجانب فكان نصيبهم من الثروة أقل من أولئك. وانضم البحارة العرب والفرس إلى السفن التجارية الأجنبية؛ وراح آخرون يعملون في خدمة التجار المحليين الذين كانوا يملكون سفناً تجارية ويقومون ببيع الغذاء والماء والحطب[11].

هناك مصدران آخران للدخل يرتبطان بالبحر هما صيد السمك وصيد اللؤلؤ؛ وكانا يأتيان بأرباح كبيرة، إنما ليس خلال تواجد الشركات الأوروبية في المنطقة. ولقد صارت صناعة اللؤلؤ في وقت متأخر جداً في القرن التاسع عشر تحقق الأرباح الطائلة في الكويت والبحرين وقطر وعُمان المتصالحة (جزئياً الإمارات العربية). أما الصيد فكان يأتي بدخل ثابت، ولو أنه متواضع. وكان سكان الساحل يكفلون لأنفسهم دخلاً متواضعاً من بيع بعض السمك المجفف، فضلاً عن بيع السمك للمواطنين، وكان السمك المجفف يباع للسفن والقوافل العابرة، والأهم من ذلك أنه كان يستخدم في إطعام الماشية وتسميد أشجار النخيل. فكان صيد السمك واللؤلؤ وبالخصوص تجارة العبور الأساس لسلطة القبائل العربية التي استقرت على الساحل العربي من الخليج. وبحلول القرن الثامن عشر نرى أهمية هذه القبائل الاقتصادية والسياسية تزداد في وقت كان الأوروبيون قد شرعوا فيه بشق طريق جديدة حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم السريعة.

ولقد أدت التجارة بين بمباي والبصرة إلى صعود نفوذ آل العتبي البحرية في القرن الثامن عشر. ويسم صعود آل العتبي، وهم أجداد الأسرتين الحاكمتين في الكويت والبحرين، بدء سيادتهم السياسية في الخليج العربي. وقد كانت القبائل العربية على الساحل العربي ذات

10. CDRAD/ British Archives, GD, G/ 14/ 9, 1756, /15/10, 1756,/ 4/ 12, 1756

11. ARA - VOC, vol 2448, fols 1994-9, رسالة (مؤرخة في 1717) تشير إلى سفينة محلية [إيرانية] محملة بالحطب اعترضتها سفن عربية؛ انظر CDRAD/ Dutch Archives, VOC, vol 1913 Bandar Abbas, fol 50.

نفوذ وغدت صلاتهم السياسية والاقتصادية بالفرس في شمال شرقي المنطقة، والعثمانيين في العراق، والعرب في الجنوب، أي عُمان، والشركة الإنكليزية، تزداد صعوبة باطراد. وكانت قبيلة بني خالد، في الواقع، الأقوى في النصف الأول من القرن الثامن عشر، وكان نفوذهم من الكويت إلى عُمان في ازدياد. وكما ورد في إحدى الرسائل من شركة الهند الشرقية الهولندية، في العام 1741 «يهيمن العرب [على المنطقة] من مدخل الخليج حتى نهر الفرات»[12]. وكان آل العتبي الذين قدموا من منطقة الأفلاج في نجد (وسط شبه الجزيرة العربية) قد استقروا أول الأمر في الكويت وعاشوا في حمى شيخ عشيرة بني خالد حتى العام 1752. وعند وفاته أقام آل العتبي دولاً مستقلة: في الكويت حوالي العام 1761؛ والزبارة في قطر،1766، ثم البحرين في 1782. وكانت الخطوط في الصحراء تسير على أفضل حال ما جعل سفن العتبية من الهند وإليها تتوقف عن الرسو في مسقط لتتجنب دفع المكوس للسلطان. فتحولت عندئذ إلى زبارة والبحرين.

كانت المحطات التجارية للشركتين الإنكليزية والهولندية محصنة والسفن الحربية ترافق السفن التي تحمل البضائع لتحميها من الغارات التي كان يشنها القواسم[13]، وهم جماعة من البحارة الأقوياء[14]، وكانت كافة دول الخليج والقوى الأوروبية في الهند تخشاهم. وكانت الشركتان قد رتبتا تزويد الأسطول الفارسي بالسفن من الهند، في عهد نادر شاه (1736–47م)[15]، ولم يكن الفرس من تولى قيادة هذه السفن الحربية، وإنما كانت قيادتها من الهنود والبرتغاليين؛ كذلك شوهد بحارة فرنسيون فوق السفن الشراعية العربية (Niebuhr 1774:269-70) ولم يكن من غير المألوف أن يشتغل أوروبيون بالبحرية؛ وقد عرف عن فارين من الجيوش في الشرق اعتناقهم الإسلام ولجوءهم للعيش في حماية الحكام

12. CDRAD/ Dutch Archives, VOC, vol 2546, 1741,fol 33 .

13. انظر التقرير من بندر عباس إلى Court of Directors, London: IOR-FRPPG vol 14 dispatch no 2384, Bandar Abbas 15 March 1727
وانظر أيضاً Lorimer 1986,I,ia:147.

14. كان القواسم جزءاً من عشيرة هوله، ويعود اسم القواسم إلى الانتساب للشيخ قاسم الذي كان جده الشيخ رشيد بن مطر، وكان مقره في جلفار (رأس الخيمة) (Miles, 1994: 269).

15. انظر التقرير الوارد من البصرة إلى مجلس الأمناء Court of Directors, London: IOR- FRPPG, vol 15 dispatch no 671, Basra 16 December 1741.

المسلمين. وكان العرب بحارة متمكنين، وإن لم يأت ذكرهم في القضايا التي تتصل بالسفن الحربية الخليجية والسفن التجارية: فقد استخدمهم نادر شاه في أسطوله في بحر قزوين. على أن العرب كان يعتاشون من صيد اللؤلؤ الذي باتت أهميته في ارتفاع في البحرين في نهاية القرن الثامن عشر[16].

بدأت الأمور بالاضطراب في الخليج العربي بدءاً من نهاية القرن الثامن عشر. وبعد وفاة نادر شاه في العام 1747 عمت الفوضى في صفوف القوات العربية، وخاصة في بوشهر وبندر الريغ وبني كعب من الدورق، بمن فيهم عرب الهوله الذين كانوا يعيشون في شواطئ فارس الجنوبية، أي في قشم وقيس وهرمز (Abu Hakima 1965:79) وكان الشاه كريم خان (1750–79م) قد فشل في كسر تجاوزات العرب، وإنما نجح في انتزاع البصرة من قبضة العثمانيين؛ وكانت البصرة يومئذٍ أغنى مرفأ في الخليج تحسدها على مكانتها في المنطقة الموانئ الأخرى. فترك الإنكليز البصرة، قبيل قيام الفرس بنهبها وأعادوا افتتاح المحطة التجارية في بوشهر[17]. وقد خلفت خسارة مؤسستهم في البصرة وقعاً شديداً عليهم؛ أما خيارهم بمغادرتها فقد تأخر بسبب مساعدتهم العثمانيين في قضايا تجارية. ولكن بعد برهة من الزمن أخذ الإنكليز يتفاوضون مع الفرس بوساطة شيخ بوشهر للعودة إلى البصرة، إلا أن التوتر السياسي ظل قائماً (بينهم وبين الفرس، ورغم أن الفرس قد وافقوا في العام 1776 على إعادة افتتاح المحطة التجارية . ولقد عادت البصرة فسقطت من جديد في أيدي العثمانيين بعيد وفاة كريم خان في العام 1779. وتمكن الإنكليز عندئذٍ من إدارة البصرة بعض الوقت، تحت الاحتلال العثماني في ظروف أشد هدوءاً[18].

(لعلّ أقسى ضربة تلقاها اقتصاد الخليج عموماً كانت انتشار الطاعون في العام 1773 والذي أصاب البصرة ثم انتقل إلى الكويت والقطيف والبحرين، وقدر عدد الضحايا الذين

---

16 CDRAD/ Dutch Archives, ARA/ Aanw no 1889-23b.

17. رسالة من حلب، 16 يونيو/ حزيران 1775:

EBD, vol 203, fols 45, 61, 93, 133, Chronicle 1927, II: 1209-10, ARA- DLH, no 165

18. رسالة من حلب 16 يونيو/ حزيران 1779 .Saldanha 1908, I: 308-9, ARA- DLH, no 165

ماتوا بما يبلغ المليونين[19]. وفي هذه المرحلة قُدِّر لأكثر التجارة المتجهة إلى البصرة أن تتحول عنها إلى الكويت والزبارة وقطر. وفي هذه الأثناء صارت مسقط مستودع التجارة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر: فقد امتلكت عدداً كبيراً من السفن الشراعية التجارية التي كانت تقصد سورات وبمباي وجوا وساحل المالبيار، كما المخا وجدة أيضاً على البحر الأحمر. وكانت هناك سفن كثيرة من البصرة والمرافئ في الخليج تقصد عمان لتحمل البضائع وتفرغها (Parsons 1808:207) وكانت أساطيل العتيبة ومسقط تدير من الناحية العملية المثلث عمان والهند والخليج التجاري (Saldanha 1908:409).

وإننا لنجد في هذا السياق ذكراً لأنواع السفن في المنطقة، لكن المصادر تخلو من أي وصف للسفن العربية، بل وليس فيها أي ذكر للسفن الفارسية والعثمانية. ولكن السجلات الهولندية والهندية (بمباي) تذكر بعض أنواع السفن المحلية إنما لا تتضمن أي معلومات عن مقدار حجم هذه السفن، ولا نملك إلا التقدير والتخمين فيما يتعلق بالأحجام وطبيعة وظيفة كل نوع من سياق الموضوع. فكثيراً ما يرد في التقرير ذكر لكلمة (غراب) في معرض الحديث عن القتال والعدوان والمعارك عموماً: هاجمت سفينة عربية تابعة لمسقط (غراباً) مبحراً من بندر عباس إلى سورات في الهند عام 1717[20]، ومضى الأسطول الفارسي في بندر عباس يطارد (غراباً) يريد الهرب في 1741[21] وكان هناك (غربان) مسلحة وفق يوميات غمبرون البريطاني مسلحة بـ 14 وحتى 20 مدفعاً على سطحها[22]. كذلك تذكر السجلات (غاليفات) أو (غالويت) فارسية وهي تقوم بعمل السفينة الحربية أو سفينة قرصنة، والمستفاد أن هناك عدداً من هذه السفن كانت تجوب المنطقة بالقرب من البصرة.

وكان أقوى العرب على الساحل الفارسي بنو كعب ومعقلهم الدورق، وقد استخدموا (الغالويتات) الفارسية في 1774 في نهب القطيف التي اشتهرت بسوق اللؤلؤ فيها[23]. ومع

19 رسالة من السيد مور وشركة المحطة التجارية في البصرة إلى مجلس الأمناء Court of Directors, London: IOR-FRPPG, vol 17 dispatch no 1061, Basra 16 January 1774.

20 CRAD/Dutch Archives, VOC, vol 1913, Bandar Abba April 1717, fol 29

21 CDRAD/ Dutch Archives, VOC, vol 2680, 1741, fol 44.

22 CDRAD/ British Archives, GD, G/ 29/ 5, 19 March 1769.

23 IOR-FRPPG vol 17 despatch no 1074, dated 1774.

ذلك فقد ورد في العام 1775 ذكر (غاليفات) تركية[24]. وكانت هذه السفن،حسب وصف ادوارد آيفز «تفوق كل ما لدى الأتراك أو جيرانهم في تلك البحار» (1758:204) وكان النمط الأكثر شيوعاً الذي تشير إليه الوثائق الهولندية هو (الترنكي)[25] الذي يملكه الفرس أو العرب)62(ويذكر لصلته بنقل الجنود وشحن البضائع، وبعضها مزود بذخيرة حربية.)72(وكثيراً ما تذكر يوميات غومبرون البريطاني في تلك الفترة أن (الترنكيات) من أملاك عرب جلفار: وثمة وثيقة تذكر أنهم «استمروا، في العام 1760، بمضايقة الخليج في (الترنكيات) ونخشى أن يتسببوا في تدمير السفن التجارية الصغيرة بهذه الطريقة»[28]. وتذكر الوصوف أن هذه السفن «كبيرة جداً» ومسلحة وجاهزة للاشتباك[29].

التجارة البحرية

بلغت السفن التجارية الأوروبية موانئ قطر والكويت وقامت بنقل ما كانت تحمله من بضائع إلى القوافل التي تقصد طريق بغداد–حلب الصحراوي. وقد حملت يوميات الرحالة الأوروبيين الذين كانوا يسافرون مع هذه القوافل الكثير من المعلومات عن حالة هذه الطرق[30]. وقام كارستن نيبور (ت 1815) الدانيماركي باستطلاع سواحل شبه الجزيرة العربية على وجه الخصوص؛ وكتابه حافل بالمعلومات الواقعية الدقيقة، ومنها ما شاهده

24 تقرير من السيد مور، لاتوش أبراهام إلى مجلس الأمناء: Court of Directors, London: IOR-FRPPG, vol 17 dispatch no 1089, 15 August 1775.

25 للكلمات أشكال نطق أخرى. انظر الفصل الرابع.

26 يشير الهولنديون في رسائلهم في مناسبات قليلة إلى أن لدى الفرس والعرب أسطول من (الترنكي) حجمه 100 أو 110. انظر : CDRAD/ Dutch Archives, VOC 2546, fols 403-5 fol 1434

27 CDRAD/ Dutch Archives, VOC 2546, fols 33, 87, 403-5, 1434, 2133 -6 , VOC 2584, 1741 fols 2109 - 17 , VOC 2680 , OB 1747 , 77 fol 825 , Ibes 1758, 204-214, ARA / Aanw no 1889- 23b , fol 8, ARA / Aanw no 1889-23b, fol 11, IOR ? FRPPG, vol 17 despatch no 1089.

28 CDRAD / British Archives, GD, G/ 29/ 17, 1760.

29 CDRAD / British Archives, GD, G/ 29/ 6, 29 November 1743, GD, G/ 29/ 7, 26 June 1751 and 19 September 1751, GD, G/ 29/ 13, 19 Jully 1761.

30 انظر Abu Hakima 1965:168 fn 2 .

بنفسه وأخرى أخذها عن الآخرين. وتتسم ملاحظاته حول طرق القوافل التي يسلكها البدو عبر العراق وسورية بأنها مفصلة أشد التفصيل وبالغة الدقة. ولا ريب بأنه كان للطريق الصحراوية أهمية شديدة في تكريس الخليج بوصفه ممراً لنقل البضائع الهندية إلى الأسواق في الولايات العثمانية والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا. وغني عن القول بأنه كان على الخليج العربي أن ينافس، كما كان شأنه في كثير من الأحوال، البحر الأحمر، حيث ترسو السفن الأوروبية الحاملة للبضائع الهندية في السويس. وكانت مسقط أفضل مقصد لرسو عدد كبير من المراكب التي تتوجه إلى الخليج والبحر الأحمر، وكانت البحرين منشودة، بصورة أساسية لجودة اللؤلؤ الذي فيها، وهذا سوق نشأ مع مسقط وموانئ أخرى.)13(ففي الهند كانت السفن الشراعية الكبيرة تبنى حوالي الثمانينات من القرن الثامن عشر لصالح طائفة البحارة في البحرين الذين كانوا يستوردون السلع الهندية لاستخداماتهم الخاصة، وتصديرها إلى بغداد وحلب. وكانت زبارة، التي تقع إلى الشرق من قطر، مركزاً حيوياً لتجارة اللؤلؤ أيضاً، ولو أن تجارتها ربما كانت على نطاق أضيق مما كانت عليه تجارة البحرين.)23(ولكنها كانت تحتل المركز الثاني في النشاطات التجارية العامة التي ينهض بها آل خليفة وعائلات العتبي الأخرى. كما كان يضاهي المرافئ الأخرى على الساحل الفارسي وقد قام العرب الذين يعيشون هناك بمهاجمته (Lorimer 1986,I, ia:146-7).

ومع قيام الشركة الإنكليزية بتأسيس محطة تجارية في الكويت، عام 1793، أخذنا نرى بدايات نجاح تجاري يعتمد إلى حد كبير على تجارة العبور، مع أن الشركة إنما كانت تستخدم الكويت مركزاً لتوزيع البريد. وقد صدرت عدة تهديدات عن بني كعب وعرب آخرين من الساحل الإيراني تهدد أسرة آل صباح الذين كانوا قد رسخوا أقدامهم في الكويت. وبات

31. انظر: Buckingham 1829:454-7, Wellsted, I: 264-5 and 1840:115-23.

32. ربما كانت أسرة آل خليفة قد جاءت إلى الزبارة من الكويت في العام 1766، فأصبحت الزبارة معقلاً للأسرة الحاكمة، انظر لوريمر 1986, IIC: 1534,1952؛ وأيضاً الريحاني 1960,II:207-35وكان الفرس يسيطرون على البحرين، ولخوفهم مما يمثله آل خليفة من تهديد سياسي اقتصادي هاجموا الزبارة وتكبدوا في هذا الهجوم خسائر فادحة. وكان رد أحمد بن محمد آل خليفة (1782–96) بالهجوم على مواقع الفرس الرئيسة في البحرين فانتصر عليهم وطردهم من البحرين في العام 1783 (بلجريف 1975:131). وبعد هذا الانتصار انتقلت الأسرة الحاكمة من الزبارة واستقرت في الجزيرة.

لزاماً على الأسرة أن تشيد أسطولها الحربي لتتصدى للعدو، كما تمكنت من إقناع أصحاب القوافل وأصحاب السفن التي تحمل البضائع الموجهة إلى مسقط والقطيف والزبارة بالرسو في الكويت وتفادي الضرائب الكبيرة التي تفرضها عليهم البصرة.

وكانت المستوردات الأقمشة من سورات، والسلع التموينية من البنغال، ومنسوجات البنغال والقهوة، والسكر والفلفل، والتوابل، والحديد والرصاص، ومقادير كبيرة أخرى من بضائع البنغال وسورات مثل القطن والخيوط واللك، والقهوة والفلفل لصالح تجار بغداد وحلب (Saldanha 1908:107) لقد واجه آل الصباح معارضة من الإنكليز إذ امتنع هؤلاء عن تفريغ البضائع الموجهة إلى بغداد وحلب، في الكـويت، فقد كانت البصرة عندهم المرفأ الرسمي بعد مسقط، على الأقل في الفترة ما بين 1763 و1800.

القواسم والقرصنة

كان ساحل عُمان المتصالح (أو ساحل القرصان كما كان يعرف لدى البريطانيين في القرن التاسع عشر) منطقة تسكنها عدة قبائل يخضع معظمها لقواسم[33] رأس الخيمة الذين تحولوا إلى المذهب الوهابي[34]. وكانت دعوة الوهابيين[35] إلى الجهاد قد زادت من أهميتهم في شبه الجزيرة العربية حيث كان ظهورهم اول مرة ثم تسللوا شيئاً فشيئاً إلى عمان المتصالحة. وكانت هذه الحركة الدينية السياسية، كما وصفها بحق ويندر (1965:14) «سلفاً بعيداً للقومية العربية المتأخرة». وقد اجتذبت فكرة امتلاك العربي هوية حقيقية ضد الكفار الأوروبيين الذين كانوا يخفرون الساحل من نشاطات القرصنة ثم تجارة العبيد، وهذه

33. القواسم اسم استخدمه البريطانيون والهولنديون بديلاً عن صفة «القراصنة». وقد قدم شيخ الشارقة الحالي سلطان محمد القاسمي دراسة عن صعود وسقوط هذا التحالف القبلي عنوانها «The Myth of Arab Piracy in the Gulf» (والدراسة في الأصل أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة من جامعة اكستر البريطانية) ونشرت في لندن عام 1986. وقد تضمن الكتاب محاولة لتصويب الأسطورة التي استمرت ردحاً طويلاً من الزمن وتعتبر القواسم قراصنة؛ وللتوسع في التفاصيل: انظر، مايلز (1994:263)؛ خاصة القواسم القراصنة (312–6، 440) ينشدون السلام (306) والتجارة مع المرافئ الإنكليزية (307).

34. IOL- BM, Add 7358, fols 38-9.

35. المؤسس محمد بن عبد الوهاب (1792م) من أهالي عوينة في نجد. وكان وتلامذته على مذهب أحمد بن حنبل (ت 855م).

نشاطات ذات دلالات مختلفة للعرب. ولا ريب بأن النجاح العسكري كان أشد جاذبية للقواسم مما يأخذ به الوهابيون من معتقدات مناهضة للوثنية وطهرانية. وقد قام حاكم الساحل المتصالح الشيخ سلطان بن صقر (ت 1866م) في الشارقة بلعبة مزدوجة مع البريطانيين؛ إذ أعرب عن خشيته من تقدم الوهابيين وعليه طلب نجدة البريطانيين في حال استمر التهديد، وفي الوقت ذاته رحب ومعه راشد بن حميِّد في عجمان بالوهابيين مما مرده في بعض الأمر شعورهما بالضغط من جزء واسع من الناس الذين تقبلوا الوهابية دونما تحفظ. وكانت سياسة التوسع التي أخذت بها عُمان حيال البحرين وبندر عباس وهرمز وقشم على شواطئ فارس الجنوبية تحت حكم سلطان بن أحمد (1792—1806م) صارت مهدَدة الآن من جانب الوهابيين. ولما كان العام 1833 أصبح الخليج العربي كله يدين بالوهابية. على أن السياسة التي أعلنتها بريطانية جعلت من الواضح للمشيخات وسلطان عُمان سعيد بن سلطان (1791—1856م) بأنها لن تتدخل في شؤون البر، بل سوف تستمر في العناية بالأمن البحري[36].

كانت القواسم في حرب مع سلطان مسقط (ربما بسبب حسن علاقاته مع البريطانيين)، لكنهم استمروا في التعامل بالتجارة مع المرافئ المجاورة على طرفي الخليج[37]. وبعد انحدار الفرس إثر صعود في الخليج عاش القواسم على ما تأتي به الغارات والنهب، مثيرين الخراب والدمار في البحر والبر. ولقد كانت القواسم رجال بحر أكفاء ويملكون حوالي 63 سفينة شراعية وأسطولاً كبيراً من السفن الأصغر. وتم تقدير عدد الذين يعملون مع القواسم في البحر، فيما بين 1806 و 1809 بـ 19 ألف رجل (Lorimer 1986,I, ia:183) وحوالي 900 سفينة وقارب. فوجه البريطانيون حملتين لقتالهم فانتهت الحملة الأولى بتوقيف أعمال القرصنة مؤقتاً بعد «إجراءات هجومية لردع عدوان القراصنة في الخليج العربي[38]؛ أما الحملة الثانية فكانت في العام 1809 وحققت نجاحاً أكبر من الحملة الأخرى، وكان هدفها

36. انظر ولستيد Wellsted 1838,I:200؛ ومايلز Miles 1994:334 وبلنت Blunt 1985:529-30.

37. IOR_SRBG, vol 24, fol 301.

38. مستخلصة من رسالة من موني W. T. Money كبير المفتشين البحريين إلى جونثان دنكن Jonathan Duncan الرئيس في بومباي(CDRAD / British Archives, GD, SPDD, no 232, fols 5669-70, M. 215-6 : 10 May 1808)

تدمير أسطول القراصنة وعقد معاهدة تضمن سلامة الملاحة في الخليج. وقد استخدمت الحكومة البريطانية السفن والقوارب الحربية لدى الشركة والأسطول، وحوالي 1000 من الجنود الأوروبيين لقتال القواسم؛ وكان أن استولى هؤلاء على رأس الخيمة بعد قتال دار من بيت لبيت وتدمير حوالي ثلاثين سفينة حربية في الميناء (المرجع السابق، ص 184).

إن المعلومات حول أنواع القوارب الحربية التي استخدمها القواسم وأهالي الخليج يومئذٍ، شحيحة ولكننا نجد في يوميات غمبرون التي تعود إلى القرن الثامن عشر إشارة متصلة إلى (الدنجيّة) وهي فارسية، ولعلها هندية، إلا أننا لا نعلم شيئاً عن تصميمها وشكلها سوى أنها سفينة شراعية ضخمة[39]. وكان ثمة قارب معين نصادف ذكره في هذه المذكرات هو دو dow أو (dough) وهذا يكاد يرتبط دائماً بالقواسم القراصنة وتجارة الرق (الصورة 2). وكانت هذه السفن ضخمة ومسلحة، «وأضخمها مزود بـ 14 مدفعاً»، كما ورد في إحدى الرسائل[40]. وسفن الدو تحمل الرقيق من إفريقيا وبلوخستان وأحياناً الممنوعات من مخدرات أو مشروبات كحولية أو ذهب؛ وكان حمل هذه السلع وما في ذلك من مكاسب كبيرة يهون من المجازفة بوقوع السفينة واستيلاء قوارب الدوريات الحربية عليها وما حوت. ولقد غدا اسم الدو (أو الداو dhow كما بات يعرف اليوم) الاسم المألوف الذي أطلقه الإنكليز على كل نمط من المراكب من كل منشأ، عربياً كان أم فارسياً أم هندياً (انظر الفصل 3). وهناك قارب آخر يذكر عند الحديث عن تجارة الرقيق، هو (السَّنْبُوق) (انظر المصدر السابق I,iib,: 2496,2498) المعروف بانخفاض مقدمته وارتفاع مؤخرته. وثمة نوعان آخران يصادفهما المرء في السجلات، هما (البَقّارة) و(البَتِيل)[41]، وكلاهما وردا في التقارير

---

39 CDRAD / British Archives, GD, G / 29/ 6, 20 November 1743, GD, G/ 29/ 7, 24 December 1746, GD, G/ 29/ 7, 30 October 1747.

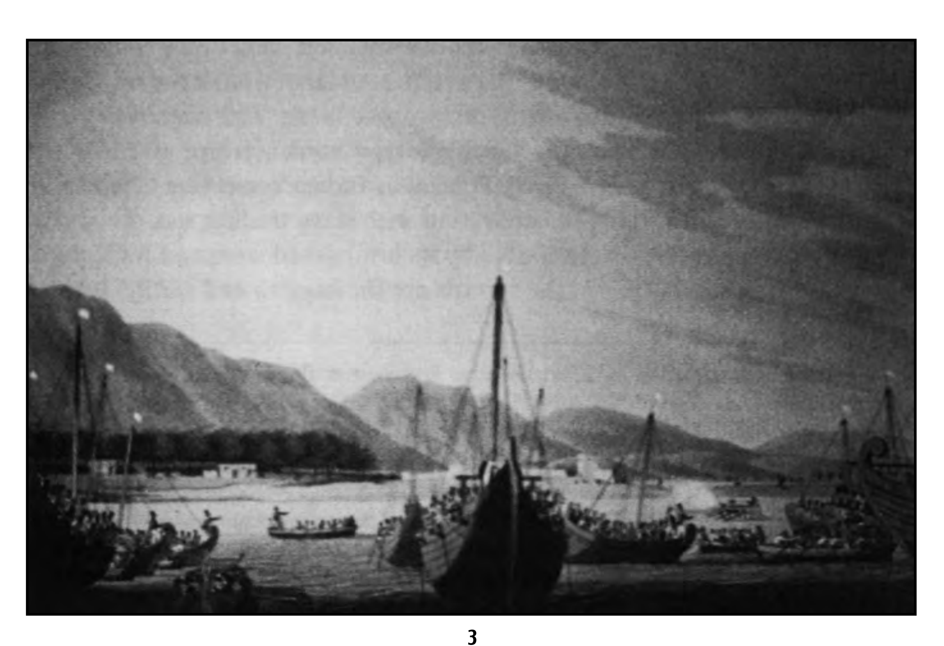
40 مستخلصة من رسالة إلى ألكسندر ووكر، المقيم في البصرة من الملازم دبليو. مكسفيلد، قائد السفينة الحربية سيلف CDRAD/ Sylph British Archives, GD- SPDD, no 232, fols 5669- 70, M. 215-6 ، في 14 أبريل نيسان 1808 انظر أيضاً رسالة إلى مجلس الأمناء من وليم ديجيس لاتوتش في 7 نوفمبر/ تشرين الثاني 1782 ورسالة إلى صموئيل مانستي المقيم في البصرة. من نيكولاس هانكي سميث في بوشهر في الأول من يوليو/ تموز 1797.

41 IOR-SRBG, vol 24, fol 474 (year 1856 [?]).



2

رسم لما يرجح أنه دو على جدار قلعة اللواء، عمان



3

مراكب (البَتِيل) و (البَقّارة): جنود يتهيؤون للنزول إلى اليابسة صباح يوم 13 نوفمبر/ تشرين الثاني 1809
(تمبل 1911، رقم 6)

الهولندية التي صدرت في القرن الثامن عشر[42].

وثمة رسم مأخوذ عن تمبل (Temple، 1181 رقم 6) يصور عدة مراكب من نوع (البَتِيل) و(البَقّارة) مشتبكة في معركة، والمثير للاهتمام في هذا الرسم أن السفن المستخدمة كانت للإنكليز وأعوانهم (ولعلهم عرب وفرس) (الصورة 3)؛ والأرجح أن هذه السفن الشراعية كانت مشهورة بسرعتها وغالباً ما تتفوق بذلك على المراكب الأوروبية. فمثلاً اشتهر (البَتِيل) بسرعته كمركب حربي، بينما (البَقّارة) أصغر حجماً إنما ذات قدرة كبيرة على المناورة، وخاصة عند الاقتراب من الشاطئ (انظر الفصل 5). ويرد في التقرير ذاته ذكر (البَغلة)، وهذه سفينة مدببة أو مسحوبة الطرفين يستخدمها القراصنة، وعلى السطح كوّات للمدافع ليستخدمها عناصر المدفعية؛ وهناك نموذج للبغلة يرجع تاريخه إلى العام 1830، في متحف العلوم، بلندن. كان يستخدمه تجار الرقيق(Lorimer 1986, I, iib:2496, 2502) وقد ورد في إحدى الرسائل أن بغلة تحمل على ظهرها ثمانين كيساً للأموال، وصل 60 منها سالماً إلى بوشهر[43]. إن المعاهدة التي قصد منها، فيما قصد، ضمان سلامة الملاحة في الخليج لم يرعها القواسم. فأعمال القرصنة التي كانوا يرتكبونها لم تتوقف قط في الفترة ما بين 1811 و 1816. فقد هاجموا ونهبوا عدة سفن ضخمة تعود إلى البصرة وكانغون على الساحل العربي وساحل غجرات: في العام 1813 جرى الاستيلاء على مركب فارسي، ومثله في المياه ما بين مسقط وبندر عباس في العام 1814، وتعرضت السفن البريطانية لعدة هجمات في العام 1815 و 1816. وقائمة الاعتداءات حسب لوريمر (انظر المرجع السابق 1، 183: ia) أطول من أن تذكر، ووجهت حملة ثالثة ضد مواطن القواسم في رأس الخيمة وموانئ أخرى في الأعوام 1819 و 1820 . ولقد نزل البريطانيون إلى البر هناك بعد أن تم لهم تدمير عدة مراكب للقراصنة وعدة سفن أخرى؛ وجرت عمليات مماثلة في البحرين ولجة وكانغون. وقد أجرى البريطانيون عمليات رصد متصلة لعمان المتصالحة لإحباط كل نشاط معاد من قبيل القرصنة. فكان العقاب الشديد الذي أُنزل بالقراصنة في الفترة التالية بمثابة ضربة قاضية على القرصنة

42 11766] CDRAD/ Dutch Archives, VOC 3184, 7, 11-12, 27, 33 [fols 8, 17- 18, 51, 6

43. رسالة إلى القبطان لو H. Lowe من هنل S. Hennell مؤرخة في 19 يناير/ كانون الثاني 1848:
CDRAD/ British Archives, GD, R/ 1511/115.

في الخليج، حتى إذا كان العام 1835 صارت القرصنة منتهية تقريباً. ولكن بريطانيا وشيوخ الخليج لم يتوصلوا إلى اتفاق على هدنة بحرية دائمة ووقف أعمال القرصنة، حتى العام 1853. وفي الأماكن الأخرى أخذت الشركة البريطانية المتواجدة في مسقط باستخدام نفوذها للحد من تجارة الرقيق ثم إنهائها. وكان لقوارب الدوريات سلطة اعتراض وقطر «كافة السفن والقوارب العربية التي تبحر دون إذن من [سلطة] إنكليزية»[44]. ويذكر الكابتن سوير أنه صادف عدة سفن للقراصنة حوالي العام 1856 «وقد أرسل قادة القراصنة الذين استسلموا إلى بمباي، حيث جرت محاكمة كبيرهم، وإدانته وحكم عليه بالموت»[45].

تجارة الرقيق

كان حظر القرصنة قد أوشك على بلوغ النهاية حين أخذت ترد إلى الوكيل السياسي في بوشهر، عام 1837، تقارير تفيد بنقل أعداد كبيرة من الرقيق على ظهر سفن الداو الشراعية إلى مختلف موانئ الخليج. وبلغت عمليات التهريب أرقاماً رهيبة وغدت مكافحة الرق قضية معقدة وطويلة. وكانت ممارسة الاسترقاق بين البحارة العرب والفرس قد أسهمت في توريد الأفارقة السود حتى صارت تجارة منذ قرون[46]. وقد صار الرق مؤسسة أجازها الشرع والعادة؛ ووجد العرب والفرس أن ممارساتهم التي تعود إلى أزمنة قديمة جيدة. وربما كانت مثل عقود العبودية المعمول بها في الهند البريطانية. وقد لاحظ الليفتنانت كولونيل جون جونسون (عن هولي Hawly 1995:967) إبان زيارته لمسقط في العام 1815، أن المالكين العرب قد تبنوا رقيقهم بكامل الحقوق بالمشاركة في نصيبهم من الإرث عند موت سيدهم:

44 CDRAD/ Dutch Archives, VOS 2088, 1726- 8, fol 3420

45 IOR- SRBG, vol 24, fol 477 185

46 نجد مثالاً جيداً خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي حين نُقل آلاف العبيد السود الذين عرفوا بالزنج (من ساحل إفريقيا الشرقية، على ما يعتقد) إلى منطقة الأهواز في جنوب العراق لتنظيف التربة القليلة النتروجين واستصلاحها. وقد ظل هؤلاء يكدحون هناك في ظروف قاسية جداً على مدى سنوات طويلة، وكانوا عرضة للأمراض القاتلة نتيجة الرطوبة والقذارة. انظر كتاب نولدكه بعنوان Sketches from Eastern History ترجمة j.suther land black (London,1892) وهو أحد أوائل الذين وضعوا دراسة طبوغرافية عن جنوب العراق أثناء ثورة الزنج. وانظر أيضاً: كتاب A. Popovic بعنوان La revolte des esclaves en Iraq au (Paris,1967) III/ IX siecle ، وما يزال هذا أحد أفضل الدراسات حول العوامل الاجتماعية الاقتصادية التي أدت إلى تمرد الزنج.

«إنهم أمناء جديرون بالثقة تماماً وهناك شواهد كثيرة على أنهم كانوا الورثة الوحيدين لثروات أسيادهم...» وكانت تجارة الرقيق تأتي بمكاسب عظيمة لا تقتصر على العرب والنواخذة (قادة السفن) الفرس وتجار الرقيق الذين كانوا يصطحبونهم في رحلاتهم إلى ساحل إفريقيا الشرقي وحسب وإنما تشمل الشيوخ وتجار الأسواق وأصحاب القوافل[47]. وكان العمال الرقيق يستخدمون في معظم الأعمال المنزلية ولكن هناك آخرون كانوا يكلفون بالعمل الإنتاجي. ومن بين هؤلاء البحارة وصيادو اللؤلؤ والسمك وصناع القوارب والسفن وسواهم من العمال اليدويين الماهرين.

وبقدر ما كانت تعاليم الإسلام تحبذ إعتاق الرقيق فعلاً فإن هناك شواهد وفيرة تشير إلى أن البريطانيين في الخليج العربي وعمان وشرق إفريقيا مارسوا ضغطاً على الشيوخ والأئمة لتعديل القانون والعرف بما ينص على قمع الرق وحظره. وقد جاءت أول معاهدة تنص على ذلك من حاكم مسقط في العام 1822[48]. إنما كان إمام مسقط، سعيد بن سلطان، من وقع اتفاقاً، في العام 1845، لتحريم تصدير العبيد من المستعمرات العمانية في شرق إفريقيا «تحت طائلة أقصى العقوبات» و«استخدم أقصى نفوذه لدى زعماء بلاد العرب والبحر الأحمر والخليج العربي» (Lorimer 1986,I,iib:2477) وكانت مسقط حتى ذلك الحين المرفأ الرئيس لتجارة الرقيق في بلاد العرب. ولقد تم التوقيع على اتفاقيات مماثلة مع البريطانيين، في العام 1847، من المشيخات المتصالحة الخمس، وهي عجمان وأم القوين والشارقة ودبي وأبوظبي، لحظر حمل الرقيق على ظهر المراكب التي يملكها الشيوخ أو سواهم؛ ووقع شيخ البحرين كذلك اتفاقية سلام وصداقة دائمة مع بريطانيا تتصل بالرق والعدوان البحري[49]. وقد وافق سلطان زنجبار، برغش بن سعيد (ت 1888م) على منع أسواق الرقيق العامة ونقل

47 لا ريب بأن تجارة الرقيق كانت أجدى فروع النقل البحري من حيث الربح. وكان قد جرى عرضها في جنس من قصص المغامرات البحرية تصور قراصنة عرب وفرس يهاجمون وينهبون أوربيين أو سفناً من المنطقة، وكان أول أنبائهم قد ظهر في أخبار البرتغاليين والهولنديين، ثم كان نشرها في الأخبار الإنكليزية. كذلك رسم الروائيون صوراً رومانسية لسفن القراصنة ذات الأشرعة، أما في عيون العرب والفرس فكانت وصمة سياسية نسبها إليهم الغربيون وخاصة البريطانيون في جهدهم للقضاء على الرق.

48 جدير بالذكر هنا أن إلغاء العبودية في بريطانيا لم يتحقق إلا في العام 1833.

49 كانت الحكومة البريطانية تدرك أن تهريب الرقيق سوف يستمر بالازدهار مهما تكن المحاولة لردعه «ما لم تتم إزالة الحدود التي ما يزال يُسمح في نطاقها بممارسة هذه العمليات», BL- IOR, L/ P and S/ 5/ 507:؛ بعثة مسقط وزنجبار لعام 1860 fol 113 .

الرقيق بالوسائط البحرية (Coupland1938-1939). وكانت مرافئ زنجبار قد حازت على شهرة بالغة كمقصد بحري لتجارة الرقيق، ولئن كان السلطان قد وقع على اتفاقية العام 1847 التي نصت على قمع تهريب الرقيق فإن نظام الرق ظل يعمل به على بر الجزيرة لتلبية شدة الطلب على اليد العاملة من عمان[50]. وكان من شأن العثمانيين والفرس أن يمضوا شوطاً أبعد، فوقعوا مع البريطانيين اتفاقيتين إحداهما في العام 1880 والأخرى في 1882 لمكافحة تجارة الرقيق تجيزان للطرادات البريطانية الصعود إلى السفن التجارية وتفتيشها واحتجازها إذا دعت الضرورة (Lorimer 1986,I,iib:2482-3) ولكن عمليات الردع البريطانية التي جرت بين الأعوام 1857 و 1873 لم تحقق إلا بعض النجاح. فظلت السفن الشراعية، تقوم بنقل الرقيق. بل ازداد النقل البحري وغدا الرقيق الأسود مظهراً من اقتصاد المحيط الهندي. الطريف في الأمر أنه مع توسع التجارة وصناعة صيد اللؤلؤ، وبينما كان البريطانيون يأخذون القضية الأخلاقية في أمر سوق الرقيق على محمل الجد الشديد، صار طلب اللؤلؤ، عندهم في الهند ملحاً باطراد، وبذلك زاد من الحاجة إلى العمال المكرهين واستخدامهم. وكان الرقيق الأسود جزءاً هاماً من الاقتصاد؛ ومع عمالة كهذه رخيصة جلبوا إلى منظومة الخليج قوة عضلية وأساليب في الغطس لم يكن لغطاس عربي أو فارسي أن يتفوق عليهم فيهما.

كانت قليلة تلك الحالات التي فرضت فيها العقوبات الجزائية: حيث ذكر تقريران يعودان إلى العام 1884 أن اثنين من النواخذة الفرس قبض عليهما مع جماعة من التجار في قضية تجارة رقيق وأُرسلوا جميعاً إلى مسقط فزج بهما السلطان في السجن، في قلعة الجلالي (الصورة 4) أو قلعة ميراني (المصدر السابق، 2496، 2493: IIb, 1) وإذا نظرنا إلى الشكلين اللذين ذكرهما مخبري لوريمر، وجدنا تجارة الرقيق ما تزال، على العموم، نشطة: فقد قدر المقيم البريطاني في بوشهر، السيد بلين، أنه في العام 1844 تم نقل 3500 رقيق من ساحل شرق إفريقيا إلى الخليج العربي كما ذكر العقيد رجبي، الوكيل السياسي في زنجبار، بعد عام أن الصادرات السنوية من الرق بلغت 10 آلاف. وما جعل كفاح البريطانيين ضد تهريب الرقيق

---

50 L- IOR, L/ P and S/ 5/ 507 بعثة مسقط وزنجبار للعام 1860، الورقة 1314 (الوثيقة موقعة من العميد . W.M. Cogilan)

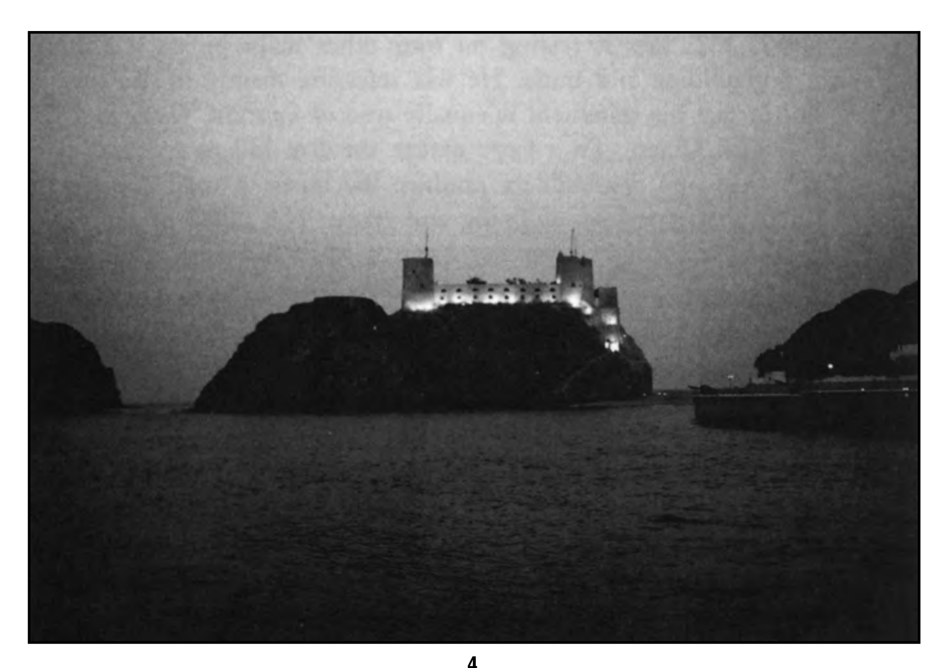
صعباً أن تجار الرقيق كانوا يخفون عملياتهم في التسعينات من القرن التاسع عشر برفع الأعلام الفرنسية فوق سفنهم[51] وكانت صور يومئذٍ مستودع تجارة تهريب الرقيق من إفريقيا (المصدر السابق، iib,1؛2497) وكانت سفن الداو، ومعظمها من طراز (السنبوق) و(البغلة) تقوم بنقل الرقيق إلى جهة الباطنة في شمال مسقط وإلى باقي الخليج حتى البصرة. كان الحرج الذي أصاب الحكومة الفرنسية نتيجة هذا العمل شديداً؛ وقد شن البريطانيون حملة على الفرنسيين وسلطان مسقط لإلغاء تجارة الرق على وجه الإطلاق، وأصدر سلطان مسقط فيصل بن تركي (1306–32هـ/1888–1913م) حوالي نهاية القرن التاسع عشر أمراً بإعتاق الرقيق في العام 1897، وفي 1909 ألغي الرق كلياً. على أن ذلك لم يمنع التجار العرب من متابعة محاولاتهم للاستمرار في هذه التجارة. فاستمر الرق، وبالرغم من النجاح المطرد للجهود المتعلقة بالقضاء على هذه التجارة، فقد وجدت سفن تجارة الرقيق العربية تعمل في بحر العرب والخليج حتى الأربعينات من القرن العشرين، كما أفادني محدثي المطلعون في الإمارات[52].

الاقتصاد البحري

كان التدخل البريطاني يقتصر خلال معظم القرن التاسع عشر على حفظ الأمن أثناء الاختلافات القبلية خصوصاً في عمان المتصالحة. وكان المقيم السياسي البريطاني الحكم وصاحب القول الفصل في كافة التشريعات البحرية. وقد أصبح الاتفاق المشترك لحفظ الأمن في البحر أمراً حاسماً في السنوات اللاحقة حين كانت مصائد اللؤلؤ وسيلة العيش الرئيسة لأهل الخليج وعمان. وقد بلغ عدد سفن الداو في صناعة مصائد اللؤلؤ ما بين 1905 و 1907 حوالي 4500 سفينة وزاد عدد البحارة العاملين في اللؤلؤ عن 74 ألف بحار (Lorimer

51 CDRAD/ French Archives, Mascate- Golfe Persique et les Pusissances, Dossier General, vol 3, 1896-8, fols 105-8, 109-14, 121-33, (انظر أيضاً Mascate- Zanzibar, Boutres francises, November 1891- April 1898, vol 26, fols 20-3; May 1898- July 1900, vol 27, fols 756 April 1902- August 1903, fols 48-9, 134.

52 أشار توم فوسمر في رسالة خاصة (بتاريخ 27 أبريل/ نيسان 2000) إلى أن لديه وثيقة تتصل بتجارة الرقيق تحمل تاريخ 1963.



4

سجن قلعة الجلالي في مسقط: بناء أقامه البرتغاليون

1986,I, iib: 2220) وكان الساحل العربي أكثر السواحل إنتاجاً ويأتي بأفضل أنواع اللؤلؤ.

وهناك روايات عن أوروبيين يعملون في سحب الرواسب من قاع البحر الأمر الذي يؤدي إن لم يحبطه الوكلاء البريطانيون بالتشاور مع الحكومتين البريطانية والهندية، إلى دمار المستوطنات التي يصطاد منها أهالي المنطقة المحار[53]. وكان ينبغي رصد التدخل الأجنبي ومراقبته. ولئن كانت بعض امتيازات صيد اللؤلؤ قد تحققت على مدى السنين فإن الأمن البحري توفر بالتمام بما يفيد مصائد اللؤلؤ كل الفائدة، كما ورد في تقرير لوريمر (المصدر السابق، I,iib: 2243). ومن الممكن أن تكون هذه هي الحال في مطلع القرن الماضي. فكان الأهالي في المنطقة في حالة استنفار ويقظة وأخذت الشكوك تظهر حين قامت شركة نفط أجنبية تنقب في البحرين في ثلاثينات القرن الماضي بتفقد الأنابيب والأرصفة الممتدة في البحر. وأخذت الشكوك تراود بعض التجار البحرانيين والسعوديين والناخوذات بأن يكون الأوروبيون والأمريكيون يشتغلون بصيد المحار، في وقت كانت الصناعة فيه تتراجع.

53 هناك مثال جيد في الباخرة جونستون كاسل من بمباي التي احتجزها مع أدوات الغطس قارب حربي بريطاني في مياه البحرين في العام 1882 (O'shea 1947:140-1).

كان ثمة حياة اقتصادية واجتماعية وسياسية تجري من خلال النشاط البحري. ذلك أن الاقتصاد البحري لم يكن يعتمد على صناعة اللؤلؤ وحدها. بل إن فرانك برويزيه (1997:152) رأى أن هذا النشاط إنما يستند إلى أربعة أركان أخرى أساسية وهي الصيد والنقل وبناء السفن والتجارة. وكان يشير في هذا أساساً إلى الحالة في الكويت، إلا أن قوله يصدق في الواقع على البحرين وقطر وشمال عُمان المتصالحة أيضاً. والأركان الأربعة «تتساند فيما بينها». فصناع السفن والقوارب ينتجون أنواعاً من المراكب حسب الحاجة تحديداً لأغراض صيد السمك واللؤلؤ والنقل وشحن البضائع. (فالجالبُوت) الخليجي يتسم باستقامة مقدمته ومؤخرته المسطحة، و(البَدَن) العماني وما يتصف به من طول وانسياب، وهي السمات المشتركة بين قوارب صيد السمك. وهناك قوارب اخرى مثل السّنْبُوُق) (ويعرف بالمقدمة المنخفضة الشبيهة بالسيف القصير المقوس وحيد الحد) والشُّوعِي) وتنتهي مقدمته المستقيمة باستدارة مزدوجة ومؤخرة مسطحة) وهي سمات مألوفة في فئة قوارب صيد السمك واللؤلؤ. وقد كانت هذه القوارب، على كل حال، تستخدم كذلك في التجارة الساحلية في غير مواسم الصيد. أما المراكب الأكبر مثل (البَغلة) في الكويت والبحرين[54]، والغَنْجَة) ذات المؤخرة المربعة الشبيهة بشكل مركب (الغليون) في صور و(البُوم) الكويتية بمقدمتها المدببة والمؤخرة العريضة فكانت تستخدم في المسافات الطويلة. وكانت الكويت في العشرينات من القرن العشرين في موقع الرائد في بناء السفن في الخليج العربي، وقد كتب الرحالة اللبناني أمين الريحاني (ت 1940م) (1960,II:183) «ما من سفينة شراعية يمكن أن تقارن بالبوم من حيث القوة والتصميم»، وكان البحارة العاديون الذين يستخدمون في صيد السمك واللؤلؤ يألفون السفن الشراعية وعبور المحيط كما يألفون الصيد. أما عمل البحارة الآخرين فكان موسمياً؛ وكان من هؤلاء البدو الذين إذا لم يعملوا في ركوب البحر عادوا إلى مراعيهم المألوفة؛ وكان بحارة صور قد اشتهروا على مدى القرن بمهاراتهم البحرية وازدادت شهرة الكويتين كبحارة أكفاء على مدى القرن التاسع عشر، كما يشهد الرحالة

54 انظر مثلاً ذكر البغلة في الكويت حاملة القمح والشعير، الأرشيف العثماني، وثائق مسقط 40—1819 رقم 4، ورقة 63 (13 رمضان 1820م)؛ حول تجارة البغلات وشرائها من البحرين والكويت حتى جنوب غرب الساحل الهندي. انظر (Stocqueler 1832, I: 1-3).

الراهب اليسوعي وليم جيفورد بالغريف (ت 1888) (1865,II:386) «يتبوأ بحارة الكويت المكانة الأولى في الجسارة والمهارة واستقامة الأخلاق». ولكن البحارة لم يكونوا في الواقع من الكويتيين. بل كانوا عدا أولئك الذين جاؤوا للعمل من مختلف القبائل البدوية، مزيجاً من العرب من قرى الصيادين على شواطئ الخليج الذين اجتذبهم النشاط المزدهر في الكويت، وعدد كبير من البحارة من الفرس والأفارقة السود.

كان البحارة يبدأون رحلاتهم الطويلة باتجاه الهند حين تهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ويقومون برحلة العودة في الشتاء مع الرياح الشمالية الشرقية. وكانت مئات السفن الشراعية تنتقل من مرفأ إلى آخر في الخليج وعمان؛ وكانت الكويت والبحرين ومسقط وصور مراكز تجارة عامة. أما مسقط، التي غدت عاصمة للسلاطين البو سعيد في منتصف القرن الثامن عشر فكانت مرفأ ذا أهمية دولية وبحارتها والناخوذات[55] يتمتعون بسمعة مشهودة. وكانت صادراتها الرئيسة إلى المرافئ البعيدة اللؤلؤ والسمك المجفف والتمر. ولرحلاتها يومئذٍ وجهتان؛ شرقاً إلى ساحل مكران وكراتشي نزولاً إلى ساحل المليبار من بمباي ومنجالو وكاليكوت إلى كويلون، وتحمل صادرات تلك المناطق في طريق عودتها إلى مقرها: الرز، والقطن والحرير الموشى، والتوابل، والقهوة والشاي، والحبال المصنوعة من ليف قشرة جوز الهند، والخشب والمعادن، والأدوات المعدنية والملابس الرجالية، والشعير، والقمح، والسمن، وأزرار الورد، وورود الماء، والحطب، واللوز والكشمش، والجوز، والماشية، والغنم، والماعز. وهذه القائمة وردت في تقرير لوريمر في السنوات الأولى من القرن العشرين ولم يطرأ عليها أي تغيير يذكر حتى عقد الستينات حين صارت المنتجات الجديدة تنقل بالبواخر عابرة المحيطات من البلدان الأوروبية وإفريقيا الجنوبية ومن اليابان في الشرق. وما زالت بعض المنتجات تستورد حتى اليوم من الهند وإيران وباكستان وتنقل بالسفن الشراعية، وترسو في دبي والدوحة في قطر ومن ثم يجري توزيعها في الخليج والمملكة العربية السعودية وعمان. أما الوجهة التقليدية الثانية فكانت ظفار عبر عمان، وحضرموت واليمن وساحل شرق إفريقيا. وجدير بالذكر أنه من شرق إفريقيا كانت

55 هناك عدة إشارات إلى البحارة السيرافيين (من فارس) والعمانيين المهرة في كتاب عجائب الهند؛ انظر: (الرامهرمزي) Ramhurmuzi 1981: 4, 13, 21, 37, 57, 61, 80, 82- 4.

تستورد كافة أصناف الخشب، وبالأخص أعمدة المنجروف الذي يستخدم في بناء السقوف في الخليج العربي.

ولقد استمرت صناعة اللؤلؤ بالازدهار حتى أوائل عقد الثلاثينات من القرن العشرين حين حل الكساد الكبير الذي نشأ عن انكماش الطلب في أوروبا وأمريكا الشمالية، فضلاً عن الإنتاج الكبير للؤلؤ المزروع في اليابان. بيد أن السبب الأهم الذي أطلق انحدار هذه الصناعة في حالة البحرين والكويت كان أوضاع العمل المروعة التي فرضت على الغطاسين وأولادهم. ولقد صمدت الصناعة لفترة في تلك السنوات الصعبة في الثلاثينات والأربعينات؛ ولئن كانت الضفاف حيث المحار الذي يحتوي على اللؤلؤ تقوم بالإنتاج إلا أن الغطاسين لم يكونوا لينالوا نصيبهم العادل «حتى أن الكثيرين منهم ارتهنوا أنفسهم في شكل من الاستعباد المالي للناخوذات» (Palgrave 1975:54) وكان يجري في أحيان كثيرة اقتراض مبلغ كبير من المال يسمّى «تسقام» (أي قرض) من «مسقّم» (ممول) ويقوم بضمان القروض عدد من التجار الأثرياء. وكان هذا مصدر تمويل القوارب المجهزة لصيد اللؤلؤ والطعام والماء طوال الموسم، إنما الأهم، لقيام الناخوذات الذين يكتريهم صاحب القارب الشراعي، بدفع السلف لأسر الغواصين أثناء غيابهم في عرض البحر. وكانت هذه السلف باهظة أحياناً وإذا انتهى موسم صيد اللؤلؤ وجد الغواصون أنفسهم مضطرين للعمل عند الناخوذات بلا أجر موسماً آخر لتسديد الدين. وفي الموسم التالي يدفع الناخوذات السلف لتلك الأسر سواء سدد الغواصون ما عليهم من ديون أم لا، و إلا أعرض الغواصون عن العمل ، وبالنتيجة يرزح هؤلاء تحت أعباء المزيد من الديون (الشملان 1975-8,II:93) وفي غضون ذلك يكون الناخوذات مدينيين بالمال للتجار فيضطرون لتسديد الدين وما يترتب عليه من فائدة عالية ثم يقوم هؤلاء الناخوذات بدورهم بفرض الفوائد على الغواصين (مع أني علمت أن هذا الأمر لا يتفق مع الشرع الإسلامي). وما حدث على مر السنين انتقال ديون الغواصين من الأب إلى الابن وبذلك تتراكم الديون. وظل الحال هكذا ولم يتبدل إلا بالإصلاحات التي قام بها الشيخ حمد في البحرين (1932–42م) الذي ألغى آلاف الديون وأصدر قانوناً يحظر انتقال كل دين من الأب الغواص لورثته (المصدر السابق،17–II:113).

ظل البحر عماد الاقتصاد في الخليج العربي وكان معظم الدخل يأتي من صيد اللؤلؤ.

وحين ينتهي موسم صيد اللؤلؤ في الصيف يمضي الصيادون أشهر الشتاء في الصيد أو صنع السفن الشراعية، لكنهم كانوا ينقلون فوق ذلك البضائع عبر الصحراء أو إلى القرى الساحلية البعيدة أيضاً. وهناك آخرون يتحولون إلى حياة الزراعة أو الرعي والعناية بما لديهم من قطعان الحيوانات. ولقد برزت صناعة صيد السمك وكأنها المهنة التقليدية الوحيدة في الخليج وعمان. وكان هناك، كما اليوم، 700 نوع من الأسماك، منها ما يؤكل في البيئة المحلية، والبقية يستخدم سماداً للأرض وعلفاً للحيوان، وكان زيت السمك يستخدم في دهن خشب السفن لتقوية ألواحها وتدعيمها لتكون صالحة للإبحار. كما كان يستخدم كمادة عازلة تمنع الصدأ عن المسامير والمراسي والخ. على أن انكماش صناعة صيد اللؤلؤ أدى إلى تقليص الطلب على السفن الشراعية الكبيرة التقليدية العريقة؛ ولكن بناء السفن ظل مع ذلك أهم صناعة تتصل بصيد السمك حتى الخمسينات من القرن العشرين بينما كانت أنواع السفن الشراعية مثل البغلة والغنجة والبوم ما تزال تعمل سفناً تجارية تحمل البضائع من الهند والمستعمرات العمانية في شرق إفريقيا. وكانت تجارة ساحل شرق إفريقيا قد تكبدت خسائر فادحة لأن الحكام اليعربيين وشيوخ الخليج كانوا منخرطين في الحروب مع فارس في أواخر القرن الثامن عشر. ولم تستعد نشاطها إلا فيما بعد في عهد سعيد بن سلطان الذي امتد سلطانه حتى شمل المستعمرات العربية والساحلية، وكانت زنجبار أغنى تلك المستعمرات. ولقد أدى تحدي القبائل من داخل عُمان والعربية السعودية إلى إضعاف اقتصاد عُمان؛ فتدهورت أحوالها وافتقرت وغرقت في الديون حتى أوائل السبعينات حين تم اكتشاف النفط فيها.

صار الانحدار في النشاط البحري في الخليج ملموساً مع تصدير النفط في أواخر الخمسينات والستينات من القرن العشرين. وكان النفط قد اكتشف في الخليج في العام 1908، وإن لم يكن هناك اكتشافات نفطية ذات شأن قبل عقد الثلاثينات. وكانت الكويت أول البلدان التي أكدت استقلالها عن الإمبراطورية العثمانية لكنها طلبت الحماية من بريطانيا في العام 1915. ولما ظهر النفط في العراق وإيران ازدهرت أحوال الكويت كموقع تجاري بين البلدان. وبدأت عمليات التنقيب في البحرين في العام 1932 واكتشف فيها النفط في العام 1934 وتلتها الكويت في عام 1938 وعمان المتصالحة وقطر في العام 1939. وأدت

الحرب العالمية الثانية (1939–45) إلى توقف أعمال التنقيب؛ وأغلقت تلك المواقع لحماية المنطقة من غارات محتملة قد تشنها القوات الألمانية. ثم جاء التحول الاقتصادي الكبير في الخليج في الستينات حين تم تصدير بواكير الإنتاج لأول مرة. كما اكتشف النفط بكميات تجارية قبالة ساحل أبوظبي في العام 1960، وعمان 1964، وقبالة الساحل في مياه دبي في 1966. وأخذ كل بلد ينال استقلاله، واحداً بعد الآخر. وكانت الشكوك حول بقاء الدولة الاتحادية الجديدة عالية في البداية لأن تاريخ مثل هذه الاتحادات يشير إلى أنها غالباً ما تنتهي بالتفكك، لكن بالرغم مما اعتور هذه الاتحادات من اختلافات وتعثرات في الماضي، فإن أركان الاقتصاد البحري الخمسة في دول الخليج وعُمان كانت قد رسخت على مدى السنين المائة والخمسين الماضية. وكانت صناعة صيد السمك بالأخص قد أرست أسس اقتصاد ساعد على إقامة شبكة من القوى العاملة التي كانت من القوة ما جعلها تصمد حتى الخمسينات بالرغم من عقود من الكساد التجاري. ثم أدى اكتشاف النفط إلى تدعيم هذه الأسس. ولقد ازداد النشاط الاقتصادي قوة على مدى السنين بالرغم من فجوات من الانكماش الاقتصادي مما سببه حروب قبلية أو انحدار في الاقتصاد العالمي، وفرضته بالضرورة التجارة البحرية، وهي شبكة وفرت، بعبارات فرانك بروزيه (1997:182) «تدريباً ممتازاً في الإدارة المالية»، وقت كانت فيه مشيخات الخليج تشق طريقاً نحو التحديث في فترة ما بعد النفط.

ولقد صمد بعض الصناعات المحلية وحسب بعد اكتشاف النفط، الذي كان له آثاره على عدد من السفن الشراعية التجارية. وكان معظم الصناعات التي تأثرت تتصل بالأدوات المنزلية وربما اقتصرت على أسلوب حياة البدو والصيادين وإن كان بعضها قد مس المكانة الاجتماعية العالية التي يحتلها التجار أو تجار اللؤلؤ. وجدير بالذكر أن للعُمانيين على الخصوص تقليد قديم في المهارة الحرفية أكثر مما لدى دول الخليج الأخرى. وصياغة المعادن كان تقليداً قديماً جداً في المنطقة: فكان النحاس يستخرج في عُمان منذ قرون طويلة؛ ويستخدم في صنع الأدوات المنزلية، مثل دلاء القهوة والكؤوس الكبيرة وأواني الطبخ والصحون وأدوات حرق البخور، والمنتجات مثل المسامير؛ وكانت مشغولات الفضة تشمل الجواهر وزخرفة الخناجر والمقابض، والحلقات المزخرفة لتزيين الأحزمة والعلب

والأزرار الفضية، فيما ظلت الحلي الذهبية تتمتع بالإقبال المشهود لها عبر القرون. ولصناعة الخوابي والجرار تاريخ عريق في البحرين: فالصلصال البني والأحمر الذي يستخرج من الجبال يستخدم في صنع الأدوات المتينة بينما يستخدم الصلصال الأبيض في صنع الأدوات الأرقى، مثل الأدوات الفخارية المنزلية من أوان وجرار وأطباق. وكانت تصنع أشياء متنوعة أخرى: فجلود الجمال أو الماعز تستخدم في صنع القرب أو الخروج للحمير والجمال والأحذية؛ كما يستخدم سعف النخيل في صنع قوارب الصيد الصغيرة؛ ولحاء أشجار النخيل لصنع الحبال والحصر والسلال وأغطية للفواكه وحقائب ومراوح؛ وتزيين اللباس التقليدي، وأخيراً البسط بألوانها الحمراء والسوداء المتألقة. وما زال هناك في عمان آثار لهذه الصنعة باقية حتى اليوم في عمان والبحرين. في حين أنه في باقي مناطق الخليج تقتصر هذه الحرف التقليدية الآن على مراكز الصناعات اليدوية. أما صناعة السفن الشراعية فما زالت تقليداً حياً، ولو في شكل معدل، والسفينة تحمل آثار اقتصاد بحري قوي كان ذات يوم في الخليج العربي وعمان.

3
مصطلحات وظيفية وعامة

يا حافظ الأرواح في الألواح
يا منجي الألواح في لجج البحر
تحفظ لنا هذا السنبوق
يا الله يا رزاق يا الله يا حافظ[1]

كان الجانب الأشد صعوبة في دراستي لأنواع السفن في الخليج العثور على نموذج يمكنني بموجبه تصنيف السفن الشراعية في فئات معينة حسب تصميم البدن والوظيفة والحجم. ولقد نجح هذا على العموم، إنما اعتورته بعض المشكلات. ومن ذلك، مثلاً، أن تنوع الأسماء لطراز واحد من المراكب، وُجُود اسم واحد لأنواع مختلفة، قد بدا لي معقداً لكنه كان لكثيرين من العرب (وقلة من الإيرانيين) الذين أجريت وإياهم مقابلات، بسيطاً ومباشراً. وعلى العموم، لم يكن هؤلاء يحفلون بتصنيف مراكبهم؛ بل كان صانعو المراكب والنواخذة (أصحاب المركب والقباطنة)[2] هم الذين يهتمون بتزويقات التصنيف. ونادراً ما

1 دعاء سمعه المؤلف والبحارة يبتهلون به في مؤخرة سنبوق في مرباط (ظفار) وسجله، في 20 نوفمبر/تشرين الثاني 1996 (انظر الصورة 5).

2 بالعربية الفصحى: ناخوذة أو ناخودة (الجمع نواخذة) في كتب الجغرافيين والرحالة المسلمين الأوائل مصدرها فارسي (تتصل بالهندية + الأوردو)، أي ناخودة أو نخوده: ناو؛ قارب أو سفينة + خودة: سيد، صاحب، تفيد معنى القبطان، أو قائد سفينة أو قارب. كلمة شائعة في مصطلحات منطقة المحيط الهندي. وقد سمعت هذه الكلمة تُلفظ على عدة أشكال، ولو أن أشدها شيوعاً (لفظاً) بين عرب الخليج كان ناخوذا، وهو شكل من التهجئة استخدمته في هذا الكتاب. وقد وصل هذا الضرب من اللفظ إلى العربية الحديثة وغالباً ما يعني «القبطان»، وإن كان المعنى الأساسي له في العصور الوسطى «مالك السفينة»، وفي هذا الصدد انظر ابن بطوطة (1968,IV:250)، وهذه عبارة ما تزال تستخدم حتى الوقت الراهن في جنوب شرق الساحل العربي لتفيد المعنى ذاته؛ والعرب حين يشيرون إلى ملاح السفينة يستخدمون كلمة ربان. وقد صادفت بحارة في شمال الخليج يستخدمون عبارة الناخودة بمعنى الملاح وصاحب السفينة، وكانت الكلمتان كلتاهما تستخدمان مجتمعتين في كثير من الأحيان (Yule and Burnell 1994: 548). على أن كلمة ناخوذة كانت تعني، في المقابلات التي أجريتها مع بحارة في الكويت والبحرين وقطر والإمارات بصورة عشوائية إما القبطان وإما الملاح فكانت لهما الدلالة ذاتها. ولسوف أتناول بالتفصيل تصنيف طاقم البحارة في كتابي الذي سيصدر لاحقاً بعنوان «أهل السفن الشراعية».

يتحدث البحارة عند النقاش حول السفن عن أنواع محددة وإنما يستخدمون أسماء عامة تمثل أنواعاً معينة تشترك وسواها إما في سجل إقليمي[3] أو تستخدم كلغة متداولة في الخليج عموماً. أما حين يتداول صانع السفينة أو الناخوذة في موضوع سفينة ما بلغة أهل الصنعة وعلى وجه الدقة فإن الأمر يعني أن الحديث يشير إلى نوع محدد من السفن، ولكن هذا التعريف الضيق لم يلغ الدلالة الشاملة للمصطلح ليُجمِل كل أنماط السفن والقوارب المبحرة على الإطلاق. ومعظم التسميات التي تطلق على أنواع السفن والقوارب الشراعية التي جمعتها إنما جاءت من البحارة الأقدم عهداً؛ وأما العرب الأصغر سناً فتجدهم أشد اهتماماً بسباق القوارب، ومع أن تصميم السفينة الشراعية التقليدية ما يزال هو المفضل لرياضة كهذه، فإن الكثير من المصطلحات الشائعة يتلاشى ويصبح من ذكريات أولئك الذين يستعيدون في ذاكرتهم أيام الشراع السالفة. وإنه لمن الضروري قبل دراسة أسماء كل نوع من أنواع السفن والقوارب، النظر أولاً إلى دلالات الأسماء التي تصنف السفن الشراعية إلى فئات حسب استخدام كل منها، ثم الإطلاع ثانياً على مدى ملاءمة تطبيق المصطلحات العامة على سفن شراعية معينة من نوع أو مستوى محدد.

المصطلحات الفنية الوظيفية

لا يميز البحارة الخليجيون بين السفن الشراعية بحسب شكل وعدد وترتيب الأشرعة والصواري، وإنما حسب وضع المركب سواء كان شراعياً أم آلياً وهل هو مدبب أم بالرقعة (موخرة مربعة) بينما عدد الأشرعة والصواري هو الذي يحدد للأوروبي نوع المركب مثل الكوتر (مركب شراعي وحيد الصاري) أو البارك (مركب شراعي له ثلاثة صوارٍ) أو بريج (سفينة شراعية ذات صاريين). وللسفن الخليجية، من ناحية أخرى، أشرعة طولية بدلاً من أسلوب الأشرعة المربعة. أما ذات الشراع المثلث الشكل فظلت دون تغيير. ولما قمت بزيارتي الثانية إلى البحرين في العام 1991 لاحظت في سياق المقابلات التي كنت أقوم بها أن

3 والأدعى إلى الغرابة تلك المصطلحات المستخدمة في قلهات وسمعتها أثناء رحلتي إلى تلك المنطقة في مارس/ آذار 1998 في تسمية المراكب المتوسطة الحجم «مِيل» وذات الحجم الصغير «مَنوْرَ»، ولم أجد لهاتين الكلمتين موطناً آخر في الخليج.

للسفن الشراعية اسمين أحدهما يرتبط بوظيفة السفينة، ولسوف أعرضها في القسم التالي، أما الاسم الآخر فقد حدده شكل الهيكل الذي سوف أعالجه في الفصول 4 و 5 و 6 التي تتناول أسماء أنواع السفن الشراعية.

تنقسم المصطلحات الوظيفية بين أربع فئات رئيسه:

(أ) (**السفّار**) (الجمع: سفافير) أو (القطّاع) (الجمع: قطاطيع)، وهذه مراكب تعبر المحيطات، ويقصد بها حصراً سفينة شحن مثل (البَغلة) و(الغَنْجَة) أو (البُوم)، وجميعها تعتمد في عملها على الشراع وحسب. أما كلمة السفّار فتعني في قاموس رجال البحر السفر بحراً إلى بلاد بعيدة، والسفار من يسافر في المحيط، وهو تعبير أكثر شيوعاً من كلمة (قطّاع). على أن كلمة (قطّاع) تتفق مع ما ذهب إليه الشاعر والمؤرخ سعيد حداد، من أهل كلبا التي تقع على شرق ساحل الإمارات، من حيث دلالة الكلمة وحركة المركب، أي «قطع الأمواج في عرض البحر»[4].

(ب) **الغواص** (الجمع: غواويص) وهذا مصطلح شائع بين الكويتيين والبحرانيين والقطريين والإماراتيين يطلق على السفينة الشراعية التي تعمل في صيد اللؤلؤ، وذات أشرعة ومجاذيف. وكان المرء يشاهد في الماضي وحتى الستينات من القرن العشرين المئات من هذه السفن الشراعية في الخليج. وقد استذكر الغواصون المتقاعدون ممن عملوا في صيد اللؤلؤ في البحرين وقطر الذين تحدثت إليهم أنه كان هناك في الثلاثينات والأربعينات مئات السفن مثل (السّنْبوق) و(الجالبُوت) التي تعمل في صيد اللؤلؤ وهي من أحجام مختلفة وتنقل آلاف الغواصين في موسم صيد اللؤلؤ. ويذكر لوريمر في موضوع شطآن الكويت أن «جوانب السفن الشراعية تكاد تصطدم ببعضها بعضاً على امتداد مئات الياردات ولا بد أنها كانت ترسم صورة مؤثرة حين تنزل إلى البحر بشكل أسطول مهيب». ولكن لا تغامر كل مراكب صيد اللؤلؤ الشراعية بالخروج في رحلات لمسافات بعيدة، بل تبقى الأنواع الصغيرة منها ملازمة للساحل. وكان موسم صيد اللؤلؤ الرئيس أو الغوص الكبير يمتد من يونيو/حزيران حتى مطلع أكتوبر/تشرين أول، أما قبل ذلك أو بعده فكان هناك الغوص البارد، أو الغوص الصغير، كما كان يسمى أحياناً أما مدته فتحددها طبيعة الأحوال الجوية.

4 مقابلة في 17 أبريل/ نيسان 1996.

(جـ) **السمّاك** (الجمع: سماميك) وهذا مركب لصيد السمك ينزل إلى البحر في مواسم الصيد المختلفة. وأما (الشُّوعِي) و(البَدَن) badan، فنماذج معتادة في هذه الفئة. وفيها تستخدم الأشرعة والمجاذيف معاً، حيث المجاذيف ضرورية عند الاقتراب من الشاطئ أو حين تكون الرياح غير مواتية تماماً.

(د) **الطوّاش** (الجمع :طواويش) وهو قارب تجذيف صغير يستخدمه تاجر لؤلؤ أو رئيس قارب للانتقال من السفينة إلى الشاطئ وبالعكس، أو ربما يرفع شراعاً حين يقصد مرفأ مجاوراً. ومن الأنواع الشائعة الهوري أو الكيت Kit (قارب مجوف ذو مجذاف)، وكلاهما يعودان إلى أصل هندي.

وأخيراً فإنه من المناسب هنا الملاحظة أن الأسماء الوظيفية هذه تتبع نمطاً في تصريف الأفعال حيث يقال فعَّال للمفرد (سفّار، قطّاع، غوّاص، سمّاك، طوّاش)، وفعاعيل، للجمع (سفافير- قطاطيع، غواويص، سماميك، طواويش) مما وجدته فريداً في لغة السفن الشراعية.

السفينة الشراعية (الداو)

إن السؤال الأول الذي يتبادر إلى الذهن هو: ما هي السفينة الشراعية (الداو)؟ إن المصطلح ذاته يعني عند المتحدثين بالإنكليزية استخداماً جمعياً يمثل كل مركب عربي أم هندي، أم شرق إفريقي. وهو اسم لا يلحظه العرب اليوم، لكن الكلمة أو تنويعات منها يمكن أن تصادف في وثائق يعود عهدها إلى القرن الثامن عشر، مما يشير إلى أن المصطلح كان يستخدمه عرب الخليج وآخرون للدلالة تحديداً على مركب من ذلك العهد (انظر الفصل4).

وتذهب النظرية إلى أن أصلها يعود إلى شرق إفريقيا. فقد كانت زنجبار من القرن التاسع عشر ومطلع العشرين موقعاً تأتي إليه السفن في ديسمبر/ كانون الأول من الساحل الصومالي والبحر الأحمر والساحل العربي الشمالي، ومع موسم الرياح الموسمية في الشمال والشرق، من الخليج العربي والهند. وكانت رحلة الإياب شمالاً تبدأ في أبريل/ نيسان مع الرياح الموسمية الجنوبية – الغربية. وكانت حمولات السفن الرئيسة من الرقيق، وفي ذلك الحين كان البريطانيون الذين يكافحون تجارة الرق من افريقيا من قاعدتهم في زنجبار، قد أخذوا على ما يبدو بإطلاق اسم «الداو» على السفينة ذات الشراع المثلث الشكل الفارسية

أو العربية أو الهندية الأصل، لشبهها بالمركب الزنجباري المعروف بالسواحلية بـ «الدو dau» (الجمع: مادو). ويذهب هورنل (1946:35) ومعه آخرون إلى أن أصل الكلمة سواحلي. على أن هناك شاهد من التاريخ واللغة بما يبين أن أصل الكلمة ربما كان فارسياً، ولسوف نتابع هذا المنحى في الفصل 4. وقد يكون مدعاة للاهتمام ونحن في هذا الصدد عرض الاستنتاجات التي توصلت إليها حول أصل كلمة الداو.

فعندما استفسر اتش. آر. بي. ديكسون (1948:384) من الكثيرين من معارفه عن هذا الاسم أخبره شيخ كويتي أنه وقع عليه في بعض الوثائق لكنه لم يتذكر أين. وفي مطلع القرن العشرين زعم مايلز (1994:414) أنه رأى في البحرين سفينة ذات مؤخرة مرتفعة وكوثل عند مؤخرتها يبرز فوق الدفة، عرفها أهل المنطقة بأنها داو daw وقال إنها نوع من السفن كان قراصنة الخليج يستخدمونه ذات يوم. وهذه المعلومات بالإضافة إلى ما ذكره الشيخ الكويتي زودتني بمفتاح اللغز. وكنت قد بحثت مؤخراً عن هذا المصطلح في الوثائق الإنكلو – هندية في مركز التوثيق والبحوث في أبو ظبي. وقد وجدت في الخلاصات التي وضعتها شركة الهند الشرقية الإنكليزية، وكانت أساساً محفوظة في بندر عباس والبصرة، ثلاثة أسماء، هي «dought» و «dough» و «dow»، وتتصل بالسفن الحربية التي ترجع إلى 1761 و 1782[5]. وقد ورد تحت مدخل مؤرخ في العام 1808 إن لدى القراصنة القواسم 5 سفن داو ضخمة وعلى ظهر الأضخم من بينها 14 مدفعاً[6]. ووضح لدي بعد أن ظفرت بوثائق أخرى تحمل تنوعات الأسماء هذه أنها تمثل ما كنت أبحث عنه، أي الداو التي تستخدم في القرصنة أو الداو الحربية. ولكني لم أتمكن من متابعة الأسماء في وثائق أقدم، أعني السجلات البرتغالية والهولندية، أما أنها ترد في الوثائق الإنكلو – هندية وحسب فإثبات على أخذ الإنكليز بالمصطلح العام.

وما نخلص إليه مما يطالعنا في السجلات الانكلو هندية أن السفينة إنما كانت مركباً حربياً محليا استخدمه العرب والفرس على حد سواء، والاسم وتهجئاته التقليدية يظهر أن لها

5 CDRAD British Archive, GD, G/29/13 (6,12, 16 October 1761); G/29/21 (7 November 1782)

6 CDRAD / British Archive, GD - SPDD, no 232, fols 5669 - 70, M. 215-6 (7 November 1808)
كانت هذه الوثيقة الوحيدة التي وقعت عليها، حتى الآن وتتضمن هكذا وصف، ولذلك فإن زعم مايلز (1994:414) أنه يمكن للسفينة الشراعية حمل 400 شخص وما بين 40 و 50 مدفعاً غير دقيق.

تشابهاً كبيراً من حيث اللفظ وكلمة «داو» dawh الفارسية ومعناها «السفينة الصغيرة»، كما أشار قبل قرون اللغوي العربي الأزهري (ت981م). ولكن يظل السؤال ملحاً إن كان المصطلح الفارسي أصيلاً من لغة أهل المنطقة أم أجنبياً، (انظر الفصل 4).

ما ينبغي تمحيصه في ضوء ما سلف قوله هو كيف نشأت كلمة «داو» السواحلية؛ فهل هذه كلمة من اللغة المحلية أم أنها مستعارة؟ ثم ما الصلة بين هذه الكلمة والاسم الخليجي. أما وأننا نملك أن نتقصى اسماً فارسياً مشابهاً في اللفظ لآخر ورد في السجلات الانكلو–هندية فإن هذه الواقعة تعني وجود صلة تاريخية بينهما وإن اختلفا من الناحية الوظيفية على مدى الزمن. بيد أن كلمة داو قد رسخت، على كل حال، في أدب الرحلات والبحر وصار المركب يعرف بأنه يحمل الحجاج المسلمين في رحلتهم المباركة إلى مكة، أو باعتباره المركب الذي استخدمه القراصنة في الهجوم على غريب دخيل، أو الذي كان يستخدم في نقل الرقيق، وهو ينوء بحمولته، من مرفأ إلى آخر في الخليج العربي والمحيط الهندي. وقد غدا الداو يعني في الأدب الإنكليزي المركب الرومانسي في القرنين التاسع عشر والعشرين والذي ينتقل بوساطته المغامرون والجواسيس والقراصنة في أسفارهم.

مصطلحات عامة

تسميات للسفن أو القوارب: عود، لوح، خشبة

كانت كلمة «عود» [الجمع: أعواد] أول مصطلح بالعربية يتصل بالمعنى المراد سمعته في رحلتي الميدانية إلى الخليج، ويشير إلى سفينة أو قارب، وهذه الكلمة معناها الأساسي «قطعة من الخشب». ولم أتمكن يومئذٍ من أن أجد هذا المصطلح في أي موقع من أدب البحار بالعربية، بل ولم أعثر عليه في المعاجم أو القواميس العربية القديمة أو الحديثة. كذلك لم أجد في الأدب والمعاجم الاسم «لوح» (الجمع: ألواح) مرادفاً للمركب، ومعناه حرفياً «لوح خشبي». بيد أن الاستثناء في الأمر ما ورد في سورة القمر [في القرآن الكريم] (الآية 13) ﴿وحملناه على ذات ألواح ودسر﴾، وفيها ما يشير بوضوح «على ذات ألواح» إلى السفينة. إلا أن الكلمة تشير عموماً إلى السفن التي تجوب البحر، وتلفظ «لوح» في ريسوت وسواها من قرى الصيادين على ساحل ظفار المطل على بحر العرب. والدعاء الذي قرأته



5

دعاء محفور على مؤخرة سنبوق في سدح، ظفار (عمان)

محفوراً على مؤخرة (سنبوق) في مرباط (قدمنا به هذا الفصل) يوضح بجلاء استخدام كلمة ألواح بين أهل ظفار للدلالة على السفن حتى يومنا هذا (الصورة 5)[7].

كذلك صادفت كلمة خشبة، مرادفة لكلمة لوح، وهي تستخدم في الساحل الغربي من عمان، وتعني كافة أشكال المراكب، كبيرها وصغيرها، ومعنى الكلمة «قطعة من الخشب، لوح الخ» (Lane:1984) سوى أنه ليس هناك إشارة إلى الخشبة كسفينة في العربية الفصحى. ومع ذلك فقد وقعت على ذكر لها في قاموس إنكليزي–عربي يعود إلى القرن التاسع عشر. وكان صاحب القاموس، جورج بيرسي بادجر (ت 1888م) معنياً بجمع مصطلحات الحضارة المادية في لغة المحادثة في المشرق ومصر حصراً، وفي هذا كان الخشب والأخشاب المصطلح الجامع لـ«لوح من الخشب» (1967:960) وهذا المصطلح شائع بين البحارة والصيادين في خصب في شبه جزيرة مسندم وفي سوق السمك في الشارقة (ويستخدمون الجمع خشاب). ولاحظت أن القوم يقولون، في ساحل ظفار خَشْبة أو خَشَبة، وفي جزيرة مصيرة حيث البحارة يقولون خَشَبات (وهذا جمع ليس جماعياً)[8]. وقد أخبرني سبع

7 انظر الحاشية 1.

8 يقدم كيندرمان (1934:11)، كلمة خشبات بناء على قول جورج بيرسي بادجر.

خميس[9]، وهو بحار من ريسوت، وبشير سعيد ربيع[10] من مرباط، خلال إقامتي في ظفار في نوفمبر/تشرين الثاني 1996، أن الخشبة تعني عند الظفاريين حصراً سفينة كبيرة تبحر إلى الهند أو أي سفينة تجارية تحمل البخور والمر. أما القول إن الخشبة هي السفينة الكبيرة فيشهد على صحته كتاب غربيون، ففي بداية القرن العشرين أخبرنا الباحث الألماني في القوارب ريتر (1919:137) إن الخشبة (الجمع: خشبات وخشوب) تعني لدى العراقيين المركب الكبير[11]. كذلك فإن المؤرخ البحري آلان مور (1920:76) يكتب في هذا الموضوع أن أهل صور يسمون المركب الكبير (أي البغلة) خشبة. على أن ثمة مصادر أخرى تتناول السفن في البحر الأحمر تخبر عن نمط من الداو أصغر من المألوف؛ فقد كتب القطامي[12] أن الخشبة قارب صغير يستخدم في صيد السمك أو نقل البضائع ويبحر ما بين اليمن وشرق إفريقيا (99–105–1964:118). كما وصف أحمد بن ماجد (القرن التاسع/ الخامس عشر) [13] في حديثه عن خليج عدن والبحر الأحمر، خشب تهامة بأنه صغير وخفيف ويمكن أن يسافر إلى هرمز والهند (Tibbetts 1981:110-11) وواضح في مقطع آخر من كتاب ابن ماجد «الفوائد في أصول علم البحر والقواعد» أن هذا الخشب سفينة مثالية لأنها صغيرة ويمكنها أن تمر عبر قنوات كثيرة وفوق الشعب المرجانية (المصدر السابق، 251).

إن مصادفة كلمة خشبة في بعض المصادر العربية الجنوبية التي تعود إلى القرون الوسطى يشير إما إلى مصطلح عام أو محدد في حد ذاته. ويروي ابن الديبع اليمني (ت 1537م) أنه حين عجز الفرنجة عن الاستيلاء على عدن عمدوا إلى حرق الخشبات الراسية في الميناء

9 مقابلة في 19 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

10 مقابلة في 16 نوفمبر / تشرين الثاني 1996.

11 كان يشير إلى البغلة (التي تتميز بمؤخرتها المربعة والشبيهة بالغليون ونوافذها الخلفية والشرفة وسطح الفلايك) سوى أنه يقول إنها كانت أقصر كثيراً من المهيلي العراقية أو المهيلة العربية، وهي قارب نهري متميز جداً، ويبلغ طوله 80 قدماً، ويرتفع الصدر والمؤخرة 12 قدماً فوق الماء، انظر (Dickson 1949: 483).

12 عيسى القطامي، صاحب مؤلفات إرشاد السفن الشراعية البحرية والعاملة في صيد اللؤلؤ، اشتهر خصوصاً بكتابه «دليل المحتار في علم البحار» (1915) وقد حققه ونشره ابنه عبد الوهاب في الكويت، عام 1964.

13 صاحب حوالي أربعين مؤلفاً معظمها في الملاحة وجميعها موضوعة شعراً. يعرض في كتابه الأشهر «كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد» أساليب الملاحة وطبوغرافية المحيط الهندي، ترجمه G. R. Tibbetts (1981). وبالرغم من طبيعة هذا الكتاب فإن الباحث لا بد أن يصاب بخيبة الأمل، إذ يعلم أنه لم يذكر سوى ثمانية أنواع وباختصار لم يأت بإشارة إلى تلك السفن التي أبحر عليها ابن ماجد على الإطلاق، انظر (Tibbets 1981: 47, 56).

(1984:263) وقد يكون أراد هنا نوعاً من السفن أو لعله يشير على الإجمال إلى سفن تجارية أو حربية وتسمى عموماً بالخشبة. بيد أن المستفاد من الأخبار الحضرمية، على كل حال، شواهد تبين أنه كان يقصد بالخشبة «السفينة المبحرة» كما تعني السفن الحربية (Sarjeant 1974 :48،51،74).

تشير المفردات العربية العود، واللوح، والخشبة إلى قطعة من الخشب أو ضلع من أضلاع المركب أو جزء من جذع شجرة. وليس معروفاً إن كان أي من هذه المصطلحات قد استخدم بمعنى «طوف أو رمث».

ولكن المفهوم لدي أن هذا الاصطلاح إذا كان يشير من الناحية التاريخية إلى سفينة أو قارب من كافة الأنواع فإنه يكاد يكون من المؤكد عندئذٍ استخدامه للإشارة عموماً إلى طوف أو رمث. ومفهوم الرمث أو الطوف الخشبي قديم ترد الإشارة إليه في تواريخ بلاد ما بين النهرين[14]. وساحل بلاد العرب الجنوبي[15]. وقد اختبر ثور هيردال ورفاقه أشكال الطوف الخشبي التي تعود إلى ما قبل التاريخ وأبحروا بها عبر المحيطات[16]. كما شاهد بالغريف (1856,II:315) زوارق (الكانو) أو (البلم) الخشبية من التصميم الرمثي في متحف شبه جزيرة مسندم في العام 1862. ويذكر بينت (1900:47) أنه شاهد صيادين في مسقط «يدفعون أنفسهم بالمجداف على لوح أو لوحين من الخشب مشدودين إلى بعضهما». وألواح الخشب الطافية وجدت في عدة أماكن منفصلة ولا بد أن يكون قد وجد مثلها في أرجاء مختلفة (انظر الفصل السادس).

مصطلحات عامة كلاسيكية: المركب والسفينة

يشير الاسم مركب (الجمع: مراكب) إلى أي سفينة شراعية أو آلية من مختلف أشكال تصميم الهيكل والحجم، وهو متداول على نطاق واسع في الخليج وعمان. وقد ورد هذا

14 يحيل الباحث القارئ إلى الدراسة الجيدة حول النقل المائي على نهري دجلة والفرات الطويلين، والذي صار ممكناً بفضل أداتين تشكلان المصدر الرئيس للمعلومات حول السفينة، نظراً للافتقار إلى آثار لسفن حقيقية أو حطام في بلاد ما بين النهرين. انظر De Graeve (1981) ؛ وأيضا (Hornell 1946:20-34).

15 Pliny 6. 176, Periplus 1912: 127, 1989: 162- 3 [27]

16 المثال الكلاسيكي على ما تقدم رحلة المركب (1950 Kon- tiki). وهناك أمثلة أخرى مثل رحلته إلى المالديف ومغامراته فيها (1986).

الاسم في الكثير مما أجريته من مقابلات حين نتطرق في الحديث إلى أصحاب المراكب والسفن عموماً. وكان محدثويّ يستخدمون حالة الجمع في وصف الحجم والوظيفة وحمولة البضائع، فيقولون مراكب ثم تلحق بها الصفة، وأشدها شيوعاً[17] عبارة 1): مراكب كبيرة أو مراكب صغيرة، وذلك عند وصف الحجم، وعند ذكر الطول والعرض يعطون أرقاماً تقريبية بالقدم؛ 2) مراكب ثقيلة أو مراكب خفيفة، أي سفن ذات حمولة ثقيلة أو خفيفة، وذلك فيما يتصل بالوزن، وحدوده التي يقررها المالك أو الناخودة، حسب حجم هيكل السفينة وطولها؛ 3) مراكب ماشية، فيما يتصل بسرعة وخفة القارب أو السفينة (لقوارب السباق، يقال: سباق المراكب؛ 4) مراكب شراعية أو مراكب بالشراع. وللسفن الشراعية أنوع مختلفة واستخدامات تختلف حسب المناسبة. كذلك تطلق كلمة مركب على كل سفينة أجنبية تدخل مرفأ في الخليج.

والمفهوم بعبارة مركب عموماً، التي ترد مراراً في النصوص من القرون الوسطى، السفينة التجارية أو سفينة نقل الركاب. والفارق جلي بين المراكب البحرية ذات المدى البعيد (أو المراكب السفارية)، ومراكب التجار والمراكب الحربية (Agius 1998:192). وهناك نمط من القوارب المخاطة يدعوها الجغرافي اليعقوبي (ت 891م) مراكب خيطية (1892V11:390)، وذلك مصطلح مهمل في الأزمنة الحديثة؛ وقد صارت تستخدم عوضاً عنه كلمة (القمباري) (الجمع: قمباريات) في الساحل الجنوبي من بلاد العرب (انظر الفصل الخامس). وعدا ذلك سمعت: مراكب مخيطة.

ونجد كلمة مركب بين المفردات العربية الأولى؛ وهي المصطلح الأعم الذي يستخدم في الإشارة إلى «السفينة». ويقصد بالفعل رَكِبَ أساساً «الركوب والامتطاء» فيقال بالتالي «ركب القارب أو السفينة» (Lane 1984, 1: 1142)، وهذا جذر قديم مستخدم في اللغات السامية. والعبارة العربية المركب كثيراً ما يقصد بها في الأدب العربي الكلاسيكي، غير القارب أو السفينة أو المركب، «كل مطية تولد من ناقة أو حيوان آخر» (انظر المرجع السابق II:1145) إنما ليس السفينة على وجه التحديد. وجدير بالملاحظة هنا أن المركب أو المركبة

17 يختلف إعلان الأهداف من منطقة إلى أخرى في شمال الخليج وفي بعض الحالات من شخص إلى آخر ممن تجري المقابلات وإياهم.

بمعنى «العربة أو وسيلة النقل» تستخدم في وسائل الإعلام العربية اليوم. ثم إن «المركب» وهو النجم الرئيس في مجموعة بيغاسوس (الفرس الأعظم) قد استمد اسمه من «الموقع فوق الصهوة» (المصدر السابق). ويمكن ملاحقة كلمة مركب إلى أصلها الأُوغاريتي الكنعاني مركبتو (Von Soden 1959-81, II: 612).

وهناك اصطلاح كلاسيكي آخر يستخدم في الإشارة إلى الداو وهو: سفينة (الجمع: سفن، سفائن أو سفين). وقد صادفتني الكلمة في الساحل الجنوبي من بلاد العرب (حيث جمع السفينة سفين) يقصد به أي مركب يحمل بضاعة أو يستخدم في الصيد. وأثناء زيارتي جزيرة مصيرة في أبريل/ نيسان 1998 قام محدثي، هلال سعيد محمد الشماخي[18] وهو قبطان بحري خبير[19] بلفت نظري إلى تفصيل بسيط يميز بين السفينة والمركب. فقال يقصد بالمركب القارب الكبير ولم يقصد به الإشارة إلى السفينة قط، وهذا تمييز سلم به بعض من أجريت معهم المقابلات. كما أنني وجدت اسم السفينة أقل شيوعاً في شمال الخليج وتستخدم في حالات قليلة في الكويت والبحرين في كلمة مركّبة مثل آلات السفينة.

ويوحى تكرار كلمة السفينة في الشعر الجاهلي أن العبارة كانت سائرة بين العرب والفرس، وخصوصاً في ما بين النهرين (العراق وأطراف من إيران اليوم)[20] منذ عهود بعيدة. وكان نهرا دجلة والفرات موطن الملاحة والتجارة البحرية مع شمال الخليج والمحيط الهندي والبحر الأحمر، منذ عهود الأكاديين والسومريين. على أن ألفة البحارة لهذا الاسم مرده أن القوم يصادفونه في آيات القرآن الكريم حيث يظهر في ثلاثة مواضع[21]. ويقصد بالسفينة على وجه الدقة في المصادر القروسطية المبكرة مركب يستخدم كوسيلة للانتقال والنقل، وحسب المؤرخ الطبري (ت 922م)، يحمل الجنود والسلاح وعدة الحرب والغذاء

---

18 مقابلة يوم 15 أبريل/ نيسان 1998.

19 تسمع الأهالي من شمال الخليج العربي حتى جنوب شرقي عمان (عملياً حتى رأس الحد) يشيرون إلى القبطان البحري باسم ناخودة، وهذه عبارة تتحول على الساحل الجنوبي من المنطقة العربية إلى «ربان» (انظر الهامش 2).

20 للتوسع في موضوعات المصطلح البحري في الشعر الجاهلي، انظر مونتغمري، 1998، ولمناقشة موضوع السفن في الشعر الجاهلي انظر Agius ، في كتابه Ships of Islam، قيد الصدور.

21 في سورة الكهف (18:71–79) إشارة إلى سفينة عادية، وفي سورة العنكبوت (29:15) إشارة إلى سفينة نوح بالتحديد.

في نهري دجلة والفرات، ويكون عند الضرورة جسراً للعبور[22].

وأصل كلمة سفينة ليس عربياً بل إنه سامي. وكان فرانك (1962:216) أول من أشار إلى أن الكلمة مأخوذة عن الآرامية. وقد وضح التوسع في البحث أن كلمة السفينة العربية مصدرها: سفينو (مركب بحري له ظهر)، عن العبرية[23] والكلدانية (سوفان) وترجع في النهاية إلى الأكادية سبيناتو[24].

السنبوق: اسم قروسطي

(السْنبوُق) اصطلاح كان يستخدمه البحارة في الماضي دونما دقة كبيرة ويعنون به كل قارب أو، مؤخراً، سفينة آلية. ومن جهة أخرى يبدو أن السنبوق كان معروفاً أكثر كمركب يعمل في الصيد أو النقل. وظل يعرف ردحاً طويلاً من الزمن كمركب شراعي يعمل في صيد اللؤلؤ، وإن كان الغطاسون العاملون في صيد اللؤلؤ الذين التقيتهم في البحرين وقطر ما زالوا يعتقدون أن الاسم يشمل كافة أنواع وأحجام المراكب. والسنبوق سفينة قوية متينة جداً، وتستخدم في تجارة أعالي البحار. والاسم سنبوق يعود إلى العصور الوسطى ولسنا ندري إن كان يعني دائماً نوعاً معيناً من السفن من أمثاله كما كان عليه الأمر في القرون القليلة الأخيرة. وأقدم إشارة إلى الاسم (سنبوق بالعربية الفصحى) ترجع إلى (القرن الرابع هـ/ العاشر م)، وصلته ببرزك بن شهريار وهو من القباطنة وراوية حكايات، وكان يشير إلى السنبوق لعلاقته بالخليج العربي (الرامهرمزي 190:6–1883) ويكثر ابن بطوطة من الحديث عن نوع من السفن ينفع لكل الأغراض. ففي رحلته إلى البصرة نجده يركب قارباً بمثابة معدية يعبر به القناة (17 :II 968)، في مقديشو وظفار (لعلها صلالة اليوم) يركب قارب مرفأ (المصدر السابق 198 ,181 :II) وفي جدة يركب قارب نقل ركاب من طراز أكبر وقادر على

---

22 الطبري (1965 1550 XV II,iii، 1844، XIII، -8 -1965 :iv) «سفن الرجّالة» الجنود المشاة؛ (XIII، 1968 :iv) «سفن بما فيها من الرجّالة والسلاح والآلات (الحربية)؛ (XII، 7 -1966:iv) «سفن الجسور».

23 Jonah I:5, see also A. jeffery, The Foreign Vocabulary of the Quran (Baroda, 1938), pp 171-2).

24 استنتاج خاطئ من (Von Soden 1959- 81, II: 1072) من سبانو؛ انظر (Agius 1948:118,147). انظر أيضاً Sagena الإغريقية، حيث يمكن نسبة السفينة الشراعية البيزنطية ذات المجاديف إلى جذر سامي. انظر Agius 315: 1997.

التكيف مع رياح البحر الأحمر (المصدر السابق) (II: 251). وقد أيد المؤرخ النويري الاسكندراني (ت 1372م)، إلى حد ما، ما ذكره معاصره ابن بطوطة ويحدد أن المركب يتحرك ما بين البحر الأحمر والمحيط الهندي[25]. وعندما كتب أحمد بن ماجد عن السنبوق ذكر أنه قارب لسفينة ولم يضعه بين مكونات السفن الأساسية التي تبحر في المحيط الهندي لأن وظيفته، كما فهمنا، مجرد القيام بمهمة قارب الإنقاذ أكثر منه مركباً معداً للملاحة. بيد أن الروايات البرتغالية في القرن السادس عشر تذكر السنبوق (وتسجله Sambucho ZambucoGCh) [26] وأن له وظيفتان: وظيفة المركب الساحلي الصغير وهذا قريب إلى تصنيف ابن ماجد والآخر أكبر حجماً وربما يمكنه الإبحار من شرق إفريقيا إلى شاطئ الهند الغربي. وما أود قوله هنا أن الاسم استعمله البرتغاليون وكانوا يشيرون به إلى كل مركب ينتمي إلى الأقطار الإسلامية (المغرب) أو المحيط الهندي ويمثل أنواعاً أو وظائف مختلفة[27]. والجدير بالملاحظة أن الاسم ظل متداولاً طوال ما لا يقل عن ألف سنة، من البحر الأحمر حتى الخليج العربي وفي مستوطنات ساحلية عديدة على المحيط الهندي. وكان على مر الزمان يطلق على أنماط مختلفة من تصميمات الهيكل والأحجام حتى يومنا هذا.

اصطلاح عام لسفينة الشحن: حمّال أو محمل

الحمّال (الجمع: حمالين) مصطلح عام يستخدم في الإشارة إلى سفينة نقل، وكان ذات يوم كلمة عامة شائعة بين الإماراتيين (أبوظبي وأم القيوين وخورفكان) وبشكل خاص بين العمانيين لمراكب النقل كافة في خصب كما أخبرني صانع مراكب الداو عبد الله بن علي محمد الكمزاري[28]. وهناك في الكويت طراز يعرف بالحمّال باشي[29] كان يستخدم في نقل

25 UAFAL (Berlin) MS 667, fol 127r.

26 CDRAD / Portugues Archives ANTT, Mucleo Antigo 592 fols 1522, 52 Three Voyages of Vasco da Gama, 1869: 75-109, commentaries (Dalboquerque) 1875-84,I:29,93,IV:206,Book of Duarte Barbosa1918-21,I:9

27 الأسماء الأخرى طرادة، سفينة حربية، انظر (Agius 1999:183-6) .

28 مقابلة يوم 24 نوفمبر /تشرين الثاني 1996.

29 يقصد بالإشارة القوارب المفتوحة النهاية مثل البقاعة (قارب صغير مسطح ذو قائم مؤخرة مستقيم) والبوم (تتميز برأس مقدمتها الطويل والمستقيم) انظر الفصل الرابع.

البضائع من السفن الراسية على مسافة من الشاطئ (الحجي 1988). وقد لا يكون اسم الحمالّة الذي ينتمي إلى القرون الوسطى اسماً عاماً لأنه كان مركباً للنقل، أي جزءاً من أسطول حربي في البحر الأبيض المتوسط، يحمل الحبوب والجنود، والعمال والخدم (أو الرقيق) (ابن مماتي40—239:1299) وبعضها كان كبيراً إذا أخذنا بوصف أبو شامة (ت1266م) لإحدى هذه السفن التي تستطيع أن تحمل 1250 راكباً[30]. (النخيلي40:1974).

ومن هذا الجذر ذاته حملَ: (ينقل؟) يحمِّل ويصطحب معه (Wehr 1966: 206) ، وقد سمعت محمل (في الأصل الهودج الذي يحمله الجمل) وتنويعات صوتية أخرى[31] تقال في السفن التي تمخر البحار والقوارب التي تجري قريباً من الشاطئ. ومن إبراهيم خميس بوهارون[32] وهو رجل من أم القيوين ظل يعمل طوال حياته في صنع المراكب. علمت أنه يطلق على المراكب الكبيرة اسم محمل العود (الجمع: محاميل) وهو مصطلح يشير إلى الوظيفة، ولعله شائع شيوع الخشبة والمركب والسفينة ويعني سفينة لشحن البضائع ويستخدم في كافة أرجاء الخليج. وفي الخور وهي بلدة تقوم على الصيد شرق الدوحة (قطر) كان المحمل: يعرف دائماً بأنه مركب صيد حتى ثلاثين عاماً مضت، وقد أخبرني أحمد محمد منهادي[33] من الخور، أنه كان هناك اثنان من بنائي الداو من المنطقة، وكانا يصنعان مراكب بإسم كهذا، وفي صحار على ساحل الباطنة بعمان وجدت الصيادين الذين تحدثت إليهم[34] يخبرونني دون استثناء أن المحمل عندهم طراز قائم بذاته. وسألتهم عندئذٍ أن يصفوا بدقة أكثر شكل بدن المركب وحجمه عموماً لكنني وجدت الإجابات غامضة وما كان بوسع أي صانع أن يفيدني بإجابة لأنه لم يكن هناك من يصنع هذا الطراز في المنطقة. ولكن وجدت

30 تستطيع سفينة اليانك الصينية حمل عدد كبير من الركاب؛ أما السفن العربية على العموم فأصغر حجماً من اليانك بكثير، وقد فاجأتنا معلومات أبو شامة هذه.

31 الكلمة الشائعة: المِحْمِل أو المحمَل في البحرين وقطر، وفي بقية المناطق الأخرى: مِحْمِل.

32 مقابلة يوم 16 أبريل/ نيسان 1996.

33 مقابلة يوم 20 أبريل/ نيسان 1992.

34 مقابلات مع عبد الله أحمد سعيد النقبي وعبد الله بن فاضل بن عبد الله الشيزاوي وإبراهيم محمد علي النوفلي، وسواهم، يوم 28 نوفمبر/تشرين الثاني 1996.

شيئاً من المعلومات حول الخشب الذي كان يؤخذ من أشجار المنطقة[35] ومنه تصنع المراكب كما أكد القول عبد الله أحمد سعيد النقبي من صحار، وكان في الستينات من العمر[36]. وقد ذكر المؤرخ المصري الراحل جمال الدين الشيال[37] المحمل باعتباره طرازاً قائماً بذاته، وقال إنه يستخدم في البحرين، لكنه لم يفصل في أمر المركب (النخيلي 1974:138).

إن الحمال والمحمل اسمان يطلقان على السفن التي يختص بهما شمال الخليج. ولكننا لا نقع على أثر لها في المعاجم العربية، والإشارة الوحيدة التي نقع عليها هي كلمة الحمّالة المغاربة «حمالة الميناء» (Brunot 1920 b: 250).

الاسمان (بانوش) و(دومي)

إن الكلمة العامة الأكثر شيوعاً للداو في البحرين هي (البانوش) (الجمع: بوانيش) وتمثل عموماً مركباً ذا مؤخرة مربعة (الصورة 6). وتصميم المركب يحتوي على ملامح من (السنبوق) و(الشوعي) كما سوف يظهر في الفصل الخامس.

وهذان المركبان على أشكال مختلفة ووظائف متباينة: ويستخدم الطراز الأصغر أساساً في الصيد كما في النقل وعبور الركاب من فردة (ميناء في المنامة) إلى العربية السعودية؛ ويستخدم القارب المتوسط الحجم في صيد السمك واللؤلؤ؛ وأما المركب الأكبر حجماً فكان (معدية) ويسمى (عابرة) أيضاً تحمل الركاب من ميناء إلى أخر على الساحل العربي.

35 المقصود قرط، وسدر، وسمر، وساج ومصدرها الهند؛ لعرض الخشب المحلي واستخداماته في القوارب، انظر كتابنا People of The Dhow - قيد الصدور.

36 مقابلة 28: نوفمبر/تشرين الثاني 1996.

37 قام الشيال بجمع المعلومات بدقة بما يخص أسماء أنواع السفن من المصادر العربية في العصر الوسيط كما كان له اهتمام بالسفن الشراعية في الخليج، وخاصة البحرينية، ويظن بأنه قام بجمع المعلومات أثناء عمله الميداني هناك. وقد رجع النخيلي (1974) إلى مخطوطته، وهي في مكتبة كلية الفنون بجامعة الإسكندرية.

وكنت قد رأيت واحدة أو اثنتين أثناء رحلة قمت بها إلى البحرين في أبريل/ نيسان 1991. بيد أن شيئاً من هذا القبيل يكاد ألا يكون موجوداً اليوم بعد إنشاء الجسر الذي صار يصل بين المملكة العربية السعودية والبحرين في أواخر الثمانينات؛ على أن مركب الصيد المسمى بانوش ما يزال يتمتع بالشعبية التي كانت له في الماضي. ولكن الاسم لم يعد يقتصر على البحرين وحدها. فقد صادفته في أبو ظبي، وإن كان تصميم الهيكل مثل تصميم القارب النهري المدبب الطرفين والمستخدم كقارب للسباق.

وهذا مثال جيد على القارب ذي الهيكل المصمم خصيصاً للهوري (انظر الفصل السادس) ولكنه مصنف تحت اسم عام آخر.

وجدير بالذكر أن الطلب على (البانوش) المصمم كقارب سباق في ازدياد مطرد، كما بين سلطان الزعبي[38] صانع المراكب في ورشة البطين في أبو ظبي بقوله: «يزداد الإماراتيون إقبالاً على قوارب السباق يوماً بعد يوم، وقد أصبح سباق القوارب، كما في بقية أرجاء الخليج، رياضة وطنية».

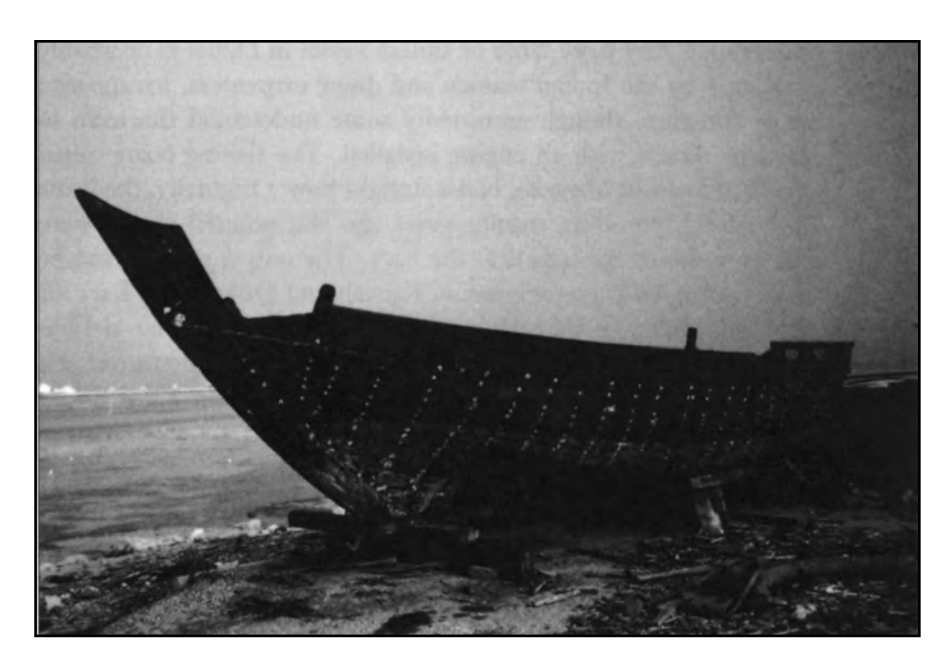
أما المكان الآخر الذي سمعت فيه اسم (البانوش) فكان في صلالة حيث يشير الاسم إلى مركب بدون أشرعة والمجذفون فيه ربما يبلغون العشرة.

وكان (البانوش) «شأنه شأن القوارب الأخرى» يشد بالخياطة بوساطة حبال من ألياف جوز الهند؛ ويذكر الباحث في المراكب كليفورد هوكينز (1977:135) أنه شاهد بعض (البوانيش) الصغيرة المخاطة على ظهر السنابيق المدببة الطرفين من جنوب بلاد العرب.

ثمة اسم لقارب جدير بمزيد من البحث، وقد ظهر حين أخبرني بحريني عمره 87 سنة يعمل في صنع نماذج للقوارب[39] أنه عندما كان شاباً، كان أهل المنطقة يتحدثون عن بعض القوارب التي لا أشرعة لها [بل مجاذيف]، ويطلقون عليها اسم (دومي). ولم يكن هناك من يتذكر هذا الاسم سوى نجار سفن واحد، ولم أفاجأ بألا يكون من بين الشباب في البحرين من سمع بهذا الاسم. على أنني وجدت حين كنت في مصيرة بعض الصيادين يذكرون الاسم

38 مقابلة في 12 أبريل/ نيسان 1997.

39 مقابلة مع محمد عبد الله الصقر 22 أبريل/ نيسان 1991.



6

بانوش تحت الإصلاح في المحرَّق، البحرين

العام (دومي شراع)، ويعنون به مركباً عابراً للمحيط مدبب الطرفين. بيد أنني لم أجد أي دليل تاريخي – لغوي على مصدر هذين الاسمين، (البانوش) و(الدومي).

الاسمان الأكثر شيوعاً: (اللنج) و(الطرادة)

لعل أشد أسماء المراكب شيوعاً مما سمعت كان اللنش (lanch /اللنج lanj) (الجمع: لنشات) أو (لنجات) أو في جنوب شرق عمان لِنغ/لَنغ (جمع: لينجات/ لنجات)، في الإشارة إلى مركب لصيد السمك. وفي البحرين اللنش lansh (كما في لفظ محدثيِّ) شائع شيوع (البانوش)، وإن كان (البانوش) مصطلحاً أكثر شمولاً فيما يخص (الشوعي). و(اللنج) (كما في لفظ أهل شرق الإمارات)، على ما أخبرني إبراهيم رشيد شطاف، من أهالي عجمان[40] وهو صانع مراكب، مصطلح أكثر تفضيلاً بين أبناء الجيل الفتي[41]. وجدير

40 مقابلة يوم 16 أبريل/ نيسان 1996.

بالذكر أن كل مركب كبير عربياً كان أم هندياً، في دبي، يسميه البحارة والنجارون الهنود لنجاً مهما كان شكله أو وظيفته. وإن كان البعض يأخذ المصطلح على أنه يعني كل القوارب المصنوعة من الخشب والمزودة بمحرك. وقوارب صيد السمك تُعرف باسم لِنغ أو لَنغ، وهي التي شاهدتها في مصيرة، كانت ذات مقدمة مستقيمة. وكانت القوارب أصلاً متماثلة الطرفين، بيد أنه جرى قبل حوالي العشرين عاماً قطع المؤخرة المدببة فصارت مربعة لاستيعاب محرك في الخلف. واللنج الوحيد الذي يمكن تصنيفه هكذا بحق هو ما نصادفه في الكويت والبحرين. وكان الطراز الكويتي ما يزال يصنع في أوائل عقد الثمانينات، كما قال الباحث في القوارب الحجي (1988:44) ولهذا القارب بيص تصل حتى الأربعين قدماً وقيدومة المقدمة تمتد عند نقطة أدنى وأكثر حدة. وقد شاهدت واحداً بمواصفات مماثلة يجري صنعه في دبي، عام 1995. ويبدو أن كلمة لنج (وتنويعاتهـا الصوتية) من أصل ماليزي[42] «وهـو سفينـة صغـيرة كثيراً ما يرد ذكرهـا في التواريخ البرتغالية في القرنين السـادس عشـر والسابـع عشر» (Yule and Burnell 1994: 502) وهناك أنواع أخرى غير مألوفة من (الداو) مصنوعة من الزجاج الليفي، والتي تشبه المراكب الأوروبية وتعرف على العموم (بالطرّادة) أو (الطرّاد) (بالعربية الفصحى يطارد، بمعنى يتابع ويلحق، الجمع: طرّادات) ولا صلة لها من الناحية اللغوية بالطراد السفينة الحربية :Harun 1960- 1, II (560» والطريدة (الجمع طرائد) التي تعود إلى القرون الوسطى وتعمل في البحر الأبيض المتوسط كسفينة نقل تحمل المؤن إلى الجنود لكنها مصممة أصلاً لنقل الجياد[43]. وجذر الكلمة (طرادة) طارد، لاحق الخ... يناسب المعنى القروسطي. بينما من المرجح أن الطرّادة الحديثة تتصل بكلمة طرادة المستخدمة في جنوب العراق، أو (طرّاد)، وهذا الأرجح، وهو

41 ثمة طراز ذكره الرجال الكبار في السن: باخير (الجمع: بواخير)، أي باخرة، وهو مصطلح تجاوزه الزمن، إنما تاريخياً كانت قد جرت محاولات في مطلع القرن العشرين للتحول من الشراع إلى السفن التي تعمل بقوة البخار، لكن يبدو أن بحارة الخليج كانوا يؤثرون الشراع حتى الستينات حين أخذت السفن تتحول تدريجياً إلى استخدام المحركات الآلية.

42 قاموس أكسفورد(-OED 1579: 1, 1982: lantcha and lanchara or lanchar) آت من الملاوية lanchar :، «سريع» (Yule and Burnell 1994: 502).

43 انظر: كيندرمان 1934: 57–8، المقريزي 195764، III، 113 :i، 129؛ Iv، 686 :ii، ابن مماتي (1943:339)، ابن بطوطة (1968,IV:107)؛ انظر أيضاً تفاصيل أخرى تتعلق بأنواع الطريدة في (Agius 1998:193-4).

القارب أو البلم الصغير السريع[44].

مصطلحات أسماء القوارب الأصغر: الزورق والقارب

إن أسماء القوارب الصغيرة مثل زورق (الجمع: زوارق) وقارب (الجمع: قوارب) شائعة بين جميع البحارة الذين تحدثت إليهم؛ وكلا المصطلحين مرادف للإسكف أو البارك. والواقع أن الزورق هو قارب للنجاة. وإن لم أجد بين من تحدثت إليهم من يعلق أهمية على الاسم لأن هذا القارب لا ينتمي فعلاً إلى الخليج. ويبدو أن الزورق كان شائعاً في التاريخ الإسلامي ويعمل كقارب قناة بالقرب من البصرة، كما يطالعنا المؤرخ الطبري والجغرافيان الاصطخري (ت حوالي 951م) وابن حوقل (ت حوالي 977م)[45]. أما زورق البحر الأبيض المتوسط فأكبر حجماً وله وظائف مختلفة[46]. وليس هناك من شاهد على أن الاسم عربي الأصل؛ ويعود به صاحب المعجم الجواليقي (ت 1144م) إلى الفارسية (1996:173).

وعلى العكس من هذا فإن مصطلح قارب عربي شائع، ولو أنه لا يمثل طرازاً معيناً من القوارب في الخليج والمحيط الهندي أو على الساحل الجنوبي لبلاد العرب. والغرض منه عموماً نقل البضائع من السفينة إلى الشاطئ. ويلفظ في قطر غارب garib (الجمع: غوارب) وكارب (الجمع: قوارب) في جنوب شرق عمان[47]. على أنه يلفظ في الشارقة قارب أحياناً بمعنى القارب الصغير المدبب الطرفين، وبمعنى الزورق الصغير المحفور في ريسوت، ويلفظ

44 انظر Young 1989:26, Heyerdahl 1982:26, Thesiger 1967:34.

45 الطبري (1965، X1، 1168 iii؛ XIII، 2074 :iv)؛ الاصطخري (1970:80)؛ ابن حوقل (1873,II:159).

46 كانت ذات شراعين وثلاثة أشرعة، وربما يصل عدد المجاديف إلى الثلاثين. وقد حرص النويري الاسكندراني على ذكر الزوارق، وهي مراكب حربية كان يستخدمها رماة السهام. وكانت سريعة وتوجه ضد السفن الأكبر التي تستهدف بالنيران. وزد على ذلك أن الزوارق هذه تفضل على زوارق حربية أخرى عند المقارنة من حيث قدرتها على المناورة والالتفاف عند مواجهتها الخطر والإفلات من العدو. ويعرض النويري الاسكندراني مواصفات الزوارق الحربية في البحر الأبيض المتوسط:

KLI (no 667) MS II 359/60, fols 123v-124r; (no 738) MS 2335, fol 260r.

47 من الشائع أن يسمع المرء، كما في قطر، وقلهات وطيوي وفينس وفي صور أحياناً، لفظ حرف K في المفرد، ربما تحت تأثير اللفظ الفارسي، والقاف عند لفظ الجمع.

في مرباط وسدح غارب gharib.[48]

وفي العصر الوسيط الإسلامي نجد إشارات إلى (قارب): في المحيط الهندي في برنكار[49] حين كان ابن بطوطة (17:875، 1994) على ظهر سفينة تقترب من الشاطئ وجاء بعض أهل المنطقة للقاء طاقم السفينة والركاب في قوارب صغيرة، «وكل قارب مصنوع من قطعة واحدة من الخشب قد أُفرغ جوفها»، وهذا وصف يتفق ومؤدى الاسم المستخدم على ساحل ظفار.

واستخدام القارب في البحر الأبيض المتوسط في القرون الوسطى كمركب متعدد الأغراض موثق بشكل جيد، فهو: (أ) قارب حربي، (ب) سفينة لنقل الجنود والحجاج، (ج) قارب لشحن البضائع يحمل الحبوب والغذاء والماء، (د) سفينة للغواصين وصيادي السمك واللؤلؤ[50] وقارب نجدة يساعد في أوقات الخطر (1968، iv:18 الزبيدي). وقد تكون هذه الكلمة، من ناحية الدلالة اللغوية، مشتقة من الإغريقية البيزنطية (Liddle and Scott 1953:877) استعارها، على ما يفترض المرء، عرب يتكلمون الإغريقية وسواهم من الناطقين بها في سوريا ومصر في القرون الإسلامية الأولى، وعنهم أخذ البرتغاليون كلمة كارفو ثم كارافيلا Caravela (الاسبانية والبرتغالية) (Pellegrini, 1978:817-8). ومن العراق تسربت الكلمة إلى الخليج، وعن طريق ساحل جنوب بلاد العرب إلى البحر الأحمر، أو ربما عن هذين الطريقين في آن واحد.

مصطلحات عامة لـ «العبور»: عابرة، عبّارة، عبري، عبريّة

ليس هناك من مصطلح يعبر عن الغرض أفضل من كلمة «عابرة» (الجمع: عابرات) من العربية الفصحى (عبر، انتقل)، ومن هنا العبّارة. وكانت (العابرة) في البحرين تعمل حتى

48 كثيراً ما تلفظ القاف مثل الجيم المصرية في منطقة ظفار.

49 يرى Beckingham (ابن بطوطة 1994,IV:874, Fn1) أن كلمة برانكار اسم شعب لم يتحدد بعد بينما واضح لدى Gibb و Tibbetts أن هذه الكلمة تسمية لمكان.

50 النويري الاسكندراني: KLI (no 738) MS 2335, fols 260r, 262r - 262v ؛ ابن مسكويه (8–176:II، 5–1914) ابن بطوطة (1968, II:161,231,244) .

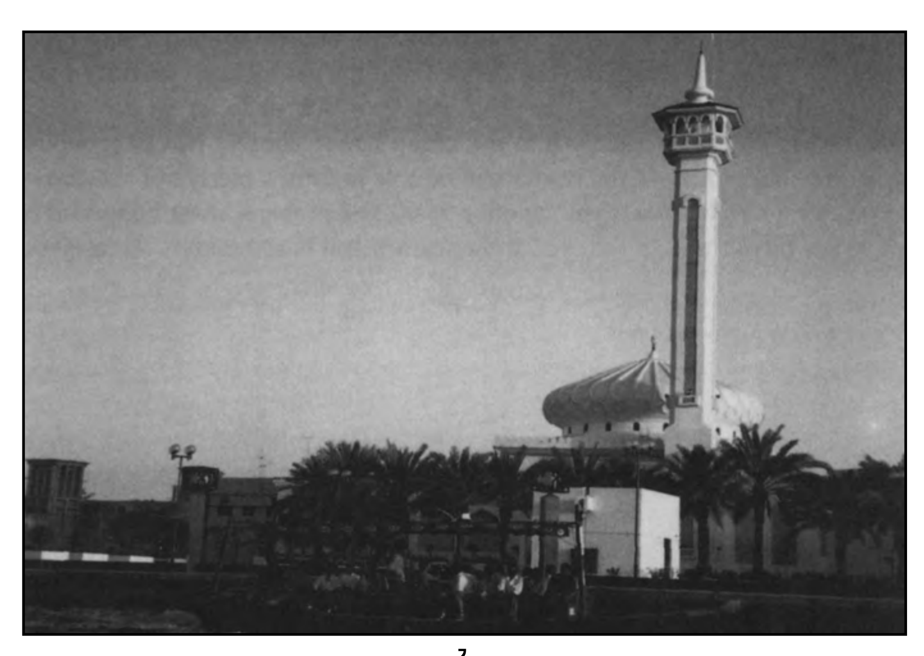
الستينات بالأشرعة والمجاذيف ثم صارت تعمل مؤخراً بقوة الدفع من محرك الديزل داخل المركب. وكان هذا المصطلح يستخدم في الإشارة إلى أي معدية تحمل الركاب من الجزيرة إلى الساحل الإيراني، وإلى رأس تنورة على الساحل السعودي. وكان هذا القارب يستخدم عموماً في نقل البضائع وكذلك الصخور والحجارة والرمل أيضاً. وكانت (العابرة دبي) الكبيرة تستخدم ذات يوم في نقل الركاب من المرفأ إلى بندر عباس (Prins:161,1972-4). وما زالت العابرة الصغيرة تحظى حتى اليوم بالإقبال في خليج دبي، وهي قارب مدبب الطرفين يتراوح طوله ما بين 18 و 25 قدماً، وتنقل من 15 إلى 20 راكباً من أحد جانبي المرفأ إلى الآخر (الصورة 7). وقد كانت معظم العابرات التي شاهدتها في أبريل/ نيسان 1996 آلية وقلة منها وحسب كان يتحرك بمجاذيف بحارة إيرانيين كهول.

وفي مصيرة كان أهل المحلة يسمون العبّارة التي تنقل الركاب من العاصمة بىٌنْ خلف إلى حنّه [بفَفو بر عمان] عبّارة (الجمع: عبّارات). أما في العراق فكانت العبَّارة تصمم مثل الطوف[51] (Kinderman 1934:90). وقد حدثني علي محمد مطر[52]، الصياد ذو الثمانين عاماً، من الخصب في شبه جزيرة مسندم، فقال إن العابرات كانت تستخدم حتى عهد قريب في نقل الركاب من مينا في الخصب إلى الطرف الآخر من المرفأ أو إلى «قدح»، غرب الخصب؛ وكانت هذه العابرات ذات المؤخرة المربعة تبلغ حوالي 8 أقدام طولاً وتحمل من راكبين إلى أربعة ركاب.

قد يشمل مصطلح العابرة، كما كتب هوكنز (Hawkins1977:81) «كل شكل من السفن الصغيرة بدءاً من القوارب المتداعية التي تستخدم في كل مهمة في عدن حتى المعديات

51 طراز قديم من قوارب النقل يشبه الكيليك ذكره استرابو (1917 Book XVI [4m2])، ما زال يستخدم كما يبدو في الأزمنة الحديثة في الفرات. ويصف تشيزني (1880,II:635)، القارب بأن طوله يبلغ 16 إلى 18 قدماً، ومدعم بجلود عددها 32—34؛ ولكن القوارب الأطول تبلغ 30 أو حتى 40 قدماً ولها ما لا يقل عن 50 جلداً بل وقد تكون واسعة جداً بحيث تتطلب 300 جلد. وكانت قوارب الكيليك تحمل شحنات من الموصل حتى بغداد، وهي تعمل على العموم بمجذافين في وسط التيار. وقد جرت القاعدة على أن تباع حمولة القارب من الحطب عند وصوله وتستخدم الجلود في رحلة أخرى.

52 مقابلة، 26 نوفمبر/تشرين الثاني 1996.



7

العابرة قرب مكتب الشيخ في خور، الإمارات العربية المتحدة
وفي الخلف يبدو مسجد بر دبي.

الأنيقة في خليج دبي. وفي هذا الوصف بعض الحقيقة. وقد وصف هنتر (Hunter 1877:83) العابرة بأنها قارب صغير يتراوح وزنه ما بين 5 و 15 طناً صُنع في المكلا؛ ويصفه مور (Moore 1925:123) بأنه سفينة ذات مقدمة واطئة ومؤخرة مرتفعة ويذكر سرجنت (Serjent1974:134) «عابرية سمبوق» (هكذا يكتبها) التي اشتهرت بها منطقة المهرة وأهل صور. ويتميز الاسم عن أي سنبوق عادي (انظر الفصل الخامس) لأنه أطول وأعرض وذو (رأس طويل) ويستخدم على الخصوص في صيد سمك القرش. والعابري (أو عِبري) وعابرية مصطلحات تستخدم على الساحل الجنوبي العربي في الإشارة إلى طراز محدد من القوارب. وقد أخبرني القوم في صلالة ومصيرة أنه كثيراً ما كانت تستخدم هذه المصطلحات قديماً بمعنى المركب الشراعي الصغير الذي كان يُخاط بالحبال المصنوعة من ليف جوز الهند، ويمكن أن يحمل خمسة أشخاص. وفي صور كان المصطلح العام يطلق على سفن نقل البضائع في أعالي البحار، فيقال عابري أو عابرية.

تصنيف أنواع السفن الشراعية

يعتمد الهدف من تصميم الهيكل على عدة اعتبارات عملية مثل صلاحية المركب للإبحار والوزن والسرعة، وأحياناً يؤخذ في الحسبان الأغراض التزيينية وحدها. وقد تتنوع الفروق التكنولوجية بين مركب وآخر.

بيد أن ذلك لا يعني للصانع المحلي أو المستخدم أية دلالة خاصة. وفي حالة السفن الشراعية للصيد يعتمد تصميم البدن على طبيعة المنطقة، على أن الأمر يستلزم، كما سوف نرى، استخدام أكثر من اسم واحد لتعريف سفينة معينة.

وسوف لن نكتفي في الفصول التالية (4،5، 6) بدراسة أسماء أنواع السفن وحسب وإنما سوف نرى كيف تحدد فئات السفن وتُدرك الفوارق ويعبر عنها. ولعلها ليست بالطريقة المثالية أن نركز على فئات السفن؛ فبعض الأنواع لا يتناسب مع المجموعة التي اخترتها. لكنني أعتقد أنه بتصنيف المراكب على هذا النحو، سيتمكن القارئ من تكوين صورة للسفن الشراعية من حيث علاقتها ببعضها بعضاً ووظائفها في البحر وربما، الأهم من ذلك كله، رؤية هذه المراكب من خلال عيون البحارة وصانعي المراكب أنفسهم.

4
السفن الشراعية الضخمة العابرة للمحيطات

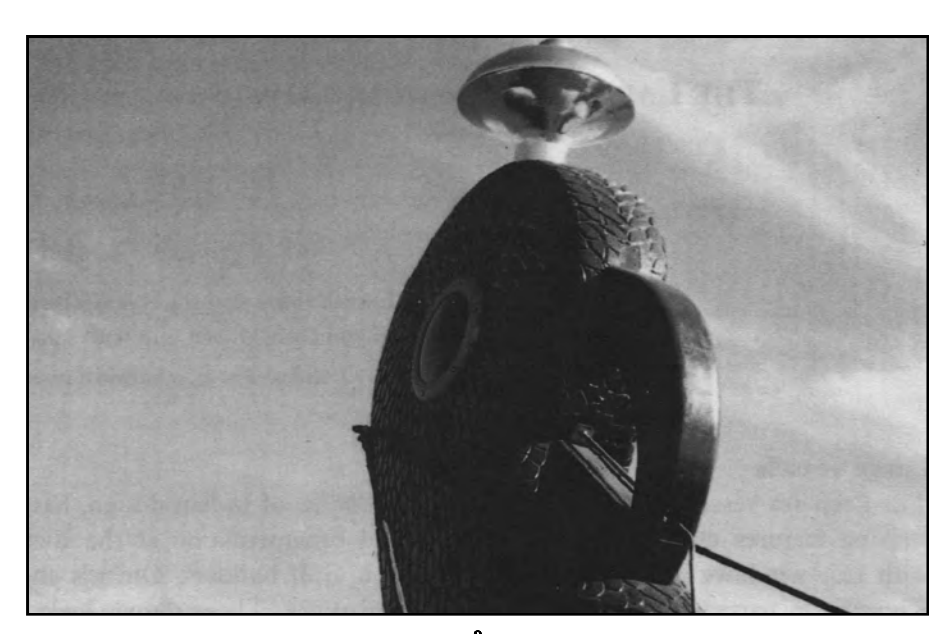
ولا تَتَصَوَّرَنَّ الْبوم طيراً
فما هُوَ غَيْرُ فُلْكٍ ذي شراع
(خالد الفرج، شاعر كويتي)

السفن الكبيرة

تتسم سفن أعالي البحار، (البغلة) و(الغنجة) و(الكوتية) ذات التصميم الهندي بملامح ملفتة تميزها من زخارف محفورة على المقدمة ونوافذ خلفية وشرفات قام صناع السفن الخليجيون، العمانيون والكويتيون خصوصاً، بتعديلها لتلائم الأنواع المحلية. وقد بدت هذه السفن الشراعية شبيهة ببعضها حتى أنه ليس بوسع الشخص العادي أن يميز بين واحدة وأخرى.

البغلة الأرستقراطية

كانت البغلة، «الأرستقراطية» من بين السفن الشراعية جميعها، كما وصفها هوكينز (Hawkins 1977:85) الأضخم والأكثر زينة: كانت مجهزة بصاريين أو ثلاثة، وسطح كامل ومقدمة واطئة وتتميز بسطح المؤخرة العالي. أما رأس المؤخرة فكان يعلوه في كثير من الأحيان نوع من الزينة بشكل ببغاء نحاسي مثبت بوتد ومتجه إلى الداخل (الصورة 8). أما المبنى العلوي الخفيف المثبت في المؤخرة فإنه يقوم بدور المنزل للقبطان وزوجاته وعائلته والخدم وكبار المسافرين. وتتدلى دفة السفينة من القائم الخلفي بوساطة رسغ المكبس ومحور الارتكاز الرأسي وتتحكم بها سلاسل معلقة بعجلة القيادة. ولا بد أن البغلة كانت مركباً جميلاً وبهجة للناظر بلونه البني الشبيه بلون الكستناء والمؤخرة المسطحة المحفورة والغنية بالزخارف التي تتخللها خمس نوافذ موشاة بلفائف جميلة من رسوم أوراق النبات وقطع من الأرابيسك (Hornell 1942:13).



8

رأس المؤخرة بشكل ببغاء على البغلة الهاشمي 2، الكويت

ويُعتقد عموماً أن البغلة كانت معروفة في بداية القرن السابع عشر بعد أن قام بحارة عمانيون بزيارة ورشات بناء السفن التابعة لشركة الهند الشرقية الإنكليزية في بمباي (قناعي وخصوصي 1982:122) وفي بداية القرن التاسع عشر كان البحارة العرب والهنود يستأجرون البغلات للقيام برحلات بين الخليج وساحل غرب الهند.(3–1: I، 1832 Stocqueler) كذلك كانت هناك بعض البغلات التي تقوم برحلات في (الأجزاء السفلى من نهري الفرات ودجلة، حاملة شحنات من التمور إلى الأطراف العليا من الخليج (11:645، Chesney 1850) [2] وقد كانت هذه المراكب أصغر حجماً ولا يزيد وزنها عن 70 طناً[3].

---

2 رسم سفينة بإطار مؤخرة بارز شاهدها kapel وعرفها بأنها من طراز البغلة عند جبل الجساسية بقطر، انظر 1983 Kapel، «رسوم سفن»، الأشكال b12، ite204، 57. ولموقع جبل الجساسية جنوب فويرت بقطر، 900 شكل وتكوين استغرقت جهداً عظيماً من العالم الأثري الدانيماركي هانس كابل. عند وضعها في العام 1974، وتظهر في صورة القارب أعمال الحفر في المخطط المحفور على الحجر وفي المرتفع في رسوم القلم، انظر 126–1983:1 Kapel والملحق، و 222–199.

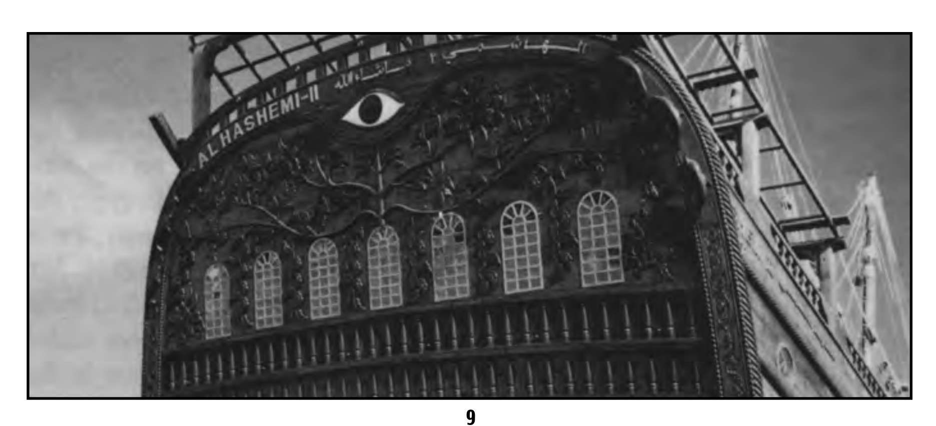
3 سفينة من طراز البغلة من لنجه على الساحل الإيراني للخليج تستطيع حمل 500 طن من البضائع، انظر Lorimer 1986, I. iib: 2322

وتذكر الوثائق أن البغلة شيدت في القرن التاسع عشر في كوشين وأماكن أخرى على ساحل المليبار، وفي الكويت حتى أوائل القرن العشرين. وكانت تكاليف صنع سفنية كهذه فايسي (Facey) ضخمة، كما كان من الصعوبة بمكان العثور على نجارين في الخليج. ونتيجة لذلك انقطع الكويتيون عن بناء هذه السفينة وتحولوا إلى طراز البوم (انظر أدناه) الذي يمتاز (بالكفاية التكاليفية). ولم تقتصر البغلة على سفن الشحن بل إن بعضها كان يحمل فوق مؤخرته مدافع للتصدي للقراصنة، وفق رواية ايدي (13–12: 1835) ولو (169:ة، 1877 Low) وكان بعض تلك السفن يعيش طويلاً؛ فهناك مركب كان قد صنع في العام 1750 والظاهر أنه ظل يعمل في العام 1837 (169: ة، 1877 Low) وثمة نوع معين من البغلة متماثل النهايتين وله رأس مقدمة شبيه بالعمود إنما دون المؤخرة المزخرفة (هناك أنموذج يعود إلى حوالي العام 1830 في متحف العلم بلندن). وهو مصمم ليكون سفينة شراعية سريعة تقوم بنشاطات القرصنة. ولكني لم أسمع بمركب من هذا النوع ولا وقعت على تقرير يصفه.

ومن بين السفن الشراعية العابرة للمحيطات التي تجوب البحر كانت البغلة تتمتع بأقصى درجة من الحمولة. إذ بين تصنيف رواند لأبعاد المراكب في مطلع القرن العشرين (7–2326: Lorimer 1986 ،I ، iib) أن البغلة هي أثقل سفن شحن البضائع. ولقد شاهدت بغلة ضخمة باسم «الهاشمي2» كانت قيد العمارة في مايو/أيار 1998. وكان يخطط لعمارة هذا المركب حسين مرافي تخليداً لذكرى والد جده الذي كان قد عمَّر بغلة وأسماها الهاشمي. وكان المشرف على تنفيذ بناء الهاشمي 2 محمد جاسم المسقطي (الملقب بأبي مبارك)[4] والمعلم الهندي في كيه. نارايانان من بيبور مع حوالي 140 نجاراً كانوا يعملون في الموقع. وتعتبر الهاشمي 2 أضخم المراكب الخشبية العاملة في البحر، بطول يزيد عن 269 قدماً وعرض يبلغ 60 قدماً ووزن يتجاوز 600 طناً[5] (الصورة 9). وفي الأربعينات من القرن العشرين كان حجم البغلة قد تضاءل وأصبح أقصى طاقتها على الحمولة 400 طن، بطول يتراوح ما بين 100

4 مقابلة يوم 4 مايو/أيار 1998 يبلغ المسقطي الثمانين، وكان في شبابه من الناخوذات وقد ظل سنوات عديدة مرشداً لحسين مرافي. وقد تطوع للعمل مستشاراً لمشروع الهاشمي2. وضم المشروع حوالي 175 من العمال المهرة وغيرهم اشتغلوا في عمارة هذه «البغلة».

5 السفن من طراز البغلة التي أوردها هوكينز (5–1977:84) كانت؛ أ) «المحمودية» من لنجه (تسعينات القرن 19) الطول 112 قدماً العرض 28 قدماً و 9 بوصات، العمق 18 قدماً، التسجيل 516 طناً؛ ب) المحمودية من البحرين (بلا تاريخ) الطول 105 أقدام، العرض 27 قدماً، العمق 16 قدماً 5 بوصات، مسجلة 413 طناً.



9

البغلة الهاشمي 2، الكويت

إلى 140 قدماً[6].

لكتابة الاسم بَغْلة أو بَغَلة (الجمع بغالة) أشكال مختلفة بين الرحالة والكتاب الغربيين[7]. وقد حظي المذهب القائل أنه كان لأسلوب تصميم البدن البرتغالي دورا فعالا في طريقة تصميم هذا المركب بقبول واسع بين المؤرخين المعنيين بالشؤون البحرية. وهناك نظرية مختلفة حول أصول المركب ترد من المؤرخ البحري هيكويشي يجيما (3–1976:22) فيذهب إلى أن المؤخرة المربعة والركن البارز والغني بزينته من الخشب المحفور ربما تأثراً بالسفن الصينية الجنك الكبيرة التي كانت ترسو في موانئ الهند الجنوبية حوالي نهاية القرن الثالث عشر. وكان عدد من المهاجرين الصينيين يُسَّمون التشيني ـ باتشغان يقصدون تلك الموانئ ومعهم نجاروهم، قد استقروا في هذه المرافئ.

وعملوا في البداية بالتجارة وإصلاح قوارب الجنك، إلا أنهم صاروا في الأرجح يشتغلون مع مرور الوقت في عمارة المراكب الهندية والعربية. ويزعم يجيما أن بعض طرائق عمارة السفن التقليدية في المنطقة مر بتحولات مع دخول أساليب الملاحة الصينية. فإذا كان هذا القول صحيحاً فإن البغلة تكون أسبق من التأثير البرتغالي بقرن على الأقل.

6 تبين قائمة إحصائية قام بتسجيلها لوبارون (LeBaron Bowen 1949: 101) على أساس دراسة هورنيل (40–1942:11) في أربعينات القرن العشرين انحدار البغلة تدريجياً من حيث حمولتها. والبوم كما سوف نرى، بعد، تتمتع بطاقة حمولة أعلى.

7 بورتون (Burton 1964 I: 178 fn 2)؛ انظر أيضاً (Edye 1835: 12-13)؛ و(Yule and Burnell 1994: 123) وقد لحظت أن البيانات المدونة أتت بالأشكـال التاليـة baggala أو Buggala، أو Bagala، Bagla، Buglah و Budgerow.

وجدير بالاهتمام أن نجد المؤرخ المصري المملوكي المقريزي (ت 1442م)، يذكر بغلات النقل في ذات الفترة البرتغالية في الخليج والمحيط الهندي، والأرجح أنه كان يشير بقوله إلى نمط من المراكب العاملة في البحر الأحمر (1911-24,IV:10)[8] والتي كانت تذهب إلى موانئ الهند الغربية وسريلانكا.

يبدو أن المصطلح العربي البغلة بات يلتبس والاسم الإنكلو ـ هندي بنغالو، أو بغّالو أو حتى (بدجيرو) التي تصادف في ساحل الهند الغربي. وكان هذا الاسم يسري أيضاً على الطراز الهندي، (باجيل)، الذي شاهده الهولندي ووكيل شركة الهند الشرقية، بيتر فلوريس، في موانئ الهند الغربية في العام 1611 (The voyage 1934: 14) وقد لاحظ المعتمد السياسي أرنولد ويلسون (1928:225) وهو يكتب عن البريطانيين في الهند في أواخر القرن التاسع عشر، أن البغلة كانت تسمى في الوثائق الرسمية البحرية بوغل قِّهْم أو بغّالو. وهناك ما يدعو للتشوش قليلاً، بعد، هو تداخل المصطلح الهندي والعربي مع الاسم الفارسي بجرا (bajra) ولربما تتقارب الأسماء لفظاً، أما أن تكون تلك السفن تتشارك في مظاهر بنيوية متشابهة فقصة أخرى. بيد أن المعلومات عن البجرا ضئيلة.

وهو عند غرانت كولزورثي كما أخذ عنه هيل (Hill 1958 :214) قارب استجمام، و«تحيط به الدعاوى بأنه مريح أكثر مما يوفر من سرعة» وهو ذو مؤخرة عالية وقعر مسطح مستدير، وكثيراً ما يتوقف بالبلدات الرئيسة على نهر الغنج. وكان المركب كبيراً واسعاً سطحه تام ومزود بقمرة أما الطراز الأصغر فله نصف سطح. وكان (البجرا) هو الطراز الذي ينتقل على ظهره مستخدمو شركة الهند الشرقية، على نحو ما فهم هيل (المصدر السابق، Hill,213) وكان الأوربيون يطلقون على هذا الطراز اسم البدجيرو Budgerow [9]. ولكن الجدير بالذكر أن انعدام المراجع لاستقصاء هذه الأسماء ومعرفة تصميم أبدانها أمر محبط للعزائم. وبناء على ذلك توقفت عن متابعة هذا التحقيق.

8 ثمة مصدران هامان يلقيان الضوء على أنواع السفن في الفترتين الأيوبية (1169–1252م) والمملوكية (1250–1517م) وضعهما المقريزي: الأول كتاب «المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار»، ويتناول على العموم التاريخ المصري وطبوغرافية الفسطاط والقاهرة والإسكندرية، والثاني: «السلوك لمعرفة الملوك» ويختص بالفترتين الأيوبية والمملوكية حتى وفاة المقريزي، انظر (Agius 1998 : 185-7).

9 تتصل لفظاً بالبازارة، وهو قارب بنغالي يرد ذكره في الوثائق الأوروبية، والصلة بين Pajeres البرتغالية و buggalow الإنكلو – هندية أمر يعتوره الشك. انظر (Hill 1958:204 ، 214) لدراسة تفصيلية.

وكانت خطوتي التالية النظر في إمكانية الربط بين اسم (البغلة) وتصميم بدنها واسم هندي وطراز سفينة أخرى. فلست أعتقد، كما يدعي عرب الخليج عموماً، أن اسم البغلة، وهي أنثى البغل، مصدرها عربي. وبالرغم من أن الأنموذج الأصلي للبغلة يبدو بعيداً عن أي طراز تناولناه بالاستقصاء حتى الآن، فإني أعتقد أن اسم البغلة ربما يكون تطويراً للداو الهندية المسماة «بهالة» bahala ، سواء من منظور التصميم وعلم تطور الأصوات معاً، للسبب التالي: فكثيراً ما يُشار في المصادر الفنية إلى أن ثمة وجوهاً للشبه بين البغلة والكوتية إلا أنه نادراً ما يأتي ذكر الملامح التي تشترك فيها (الكوتية) و(البهالة)[10] وهي طراز (ولسوف نأتي على ذكر تفاصيله لاحقاً) يصادف من بمباي إلى كاليكوت. واعتقادي أن الاسم العربي (البغلة) مشتق من (البهالة) pahala إلا أن تصميم بدنها كان يرتبط دائماً بالكوتية بسبب من إقبال أصحاب المراكب العرب عليها. ونحن نعلم أن أصحاب السفن العرب من الخليج كانوا تاريخياً يقصدون ساحل جنوب–غرب الهند ويوصون ببناء تلك السفن هناك ثم يبحرون عائدين بها إلى الخليج العربي (Dale 1997:182) ، وأن (البغلة) و(الغنجة) كانا من بين السفن التي تلقى أشد الإقبال. أما تطور الكلمة صوتياً من بهالة pahala إلى بغلة فحرف P غريب على العربية ويتحول تلقائياً إلى حرف الباء ويمكن أن تبدل الهاء إلى غين وبذلك فإن بهاله تصبح بغالة (baghala على نحو ما درج بعض عرب الخليج الآن على لفظها) ثم صارت تلفظ بغلة. ومن حيث الدلالة اللغوية وجد العرب عبارة بغلة مناسبة من الناحية الثقافية لأنها تفيد معنى «أُنثى البغل» أي البهيمة التي تنهض بالأحمال. كذلك تمثل الأسماء المؤنثة من حيث رمزية اللغة، في رأي بعض البحارة العرب مركباً يجمع بين الضخامة والثقل، مثل (البغلة)، و(الغنجة)، و(الكوتية).

(الغنجة الصوْرية)

جرت العادة على عمارة الغنجة (الجمع: غنجات) في صور؛ وهذه شبيهة بالبغلة الكويتية؛ ومع ذلك فإن تصميمها يكاد يكون مطابقاً للكوتية الهندية، كما سوف يتضح من

10 قد تكون ثمة صلة بين المصطلح الهندي مع كلمة baxel البرتغالية، وهذا اسم شامل يتضمن أي ضرب من المراكب التي تبحر في المحيطات كما ورد في قاموس Cobarruvias للغة الاسبانية طبعة 1611، انظر قاموس أكسفورد OED طبعة 1982.

اللوحة أدناه. و(الغنجة) التي تتميز بالمؤخرة المربعة الشبيهة بمؤخرة البغلة والكوثل المرتفع وسياج الكوثل الذي يمتد نحو إطار المؤخرة والنوافذ على الميسرة والمؤخرة المزينة برسوم باللونين الأزرق والأبيض. والمراكب الهندية وإن تكن مبهجة كالصينية والآسيوية Yajima) (4-23 :1976 لا مناص من القول إن حفر الخشب لديها دون ما في البغلة من حذق. فمن السمات المميزة في الغنجة الرمز البارز بشكل طائر وعليه تاج على رأس المقدمة (غوبيت). والعرف أن تكون الغنجة النموذجية ذات صاريين (الصورة 10)، إلا أن بعضها كان بثلاثة صوار كما تُظهر الصور الفوتوغرافية التي يعود تاريخها إلى العام 1920 (Facy 1979: 122) أما الغنجات الأقدم عهداً التي ذكرها هنتر (4—1877:83) فكانت أصغر حجماً ويتراوح وزنها بين 50 و 70 طناً، ومطابقة للمراكب التي ورد ذكرها في سجلات لوريمر والتي يقال أنها كانت تحمل من البضائع ما يتراوح وزنه ما بين 20 و 80 طناً وطاقماً يبلغ تعداد أفراده 15 إلى 20 بحاراً (1986,I,iib:2322) ولعل هذه المركب هي ما كان الصوريون يطلقون عليه اسم الشويعي، والفارق البارز بين هذا المركب والغنجة أن تلك لم تكن تحمل التمثال المميز للغنجة. وأما الغنجات الأكبر حجماً فكان طولها يتراوح ما بين 70 و 100 قدم ووزنها ما بين 70 و200 طناً وعرضها من 18 إلى 20 قدماً والعمق من 8.5 إلى 11.5 قدماً(Hornell 1942:17)



10

الغنجة لوحة من رابي (1995) في ميناء صور، عمان

وكانت «فتح الخير» آخر ما تم بناؤه من الغنجات في صور، في العام 1952، على يد محمد بن خميس علي الشاقة العربي. وكان طولها يتراوح ما بين 90 و 100 قدم ووزنها من 120 إلى 150 طناً.

وليس واضحاً أصل الاسم، غنجة (ghanja). والاعتقاد الشائع أنه يرتبط بنهر الغنج في الهند. وكثيراً ما يسجل الاسم غانجو أو غنجو على السفن الشراعية الهندية ويمكن أن تتحول هذه الأسماء وتتداخل مع تصنيفات السفن الشراعية، وبذلك يكون الاسم العربي الغنجة اشتقاقاً عن الهندي. ويلفظ هذا الاسم على وجوه: كقولك غَنية أو غِنية في صور، وسوى ذلك في البحرين والكويت. ولرسم الكلمة أشكال عديدة منها قنجة وغنجة[11] وخنشة؛ وقد نسب ديكسون (Dickson 1949:475) الرسم الأخير إلى لهجة أهل صور. وعند الحديث مع أحمد صالح حسين الحماش[12] وهو نجار سفن من خورفكان، عن وجوه الشبه بين الغنجة والبغلة، قال إنه أمضى في عمارة سفن الداو 40 عاماً ويمكنه أن يميز بين الغنجة والبغلة بوضوح شديد، وقال ملاحظاً إن أهل المنطقة ينزعون عموماً إلى الأخذ باسم دون الآخر لمجرد أنه ورد من أسلافهم وليس لأي سبب تقني. وخلص قائلاً إن «الغنية [كما ورد اللفظ على لسانه] «تعمَّر في صور، ويسمونها في الكويت بغلة، ونحن في خورفكان نطلق عليها اسم كوتية، كما يفعل الهنود». وذلك مثال جيد على مركب يختلف اسمه باختلاف الموانئ التي يرسو فيها.

سفن شراعية من تصميم هندي–باكستاني

كانت الكوتية (الجمع: كواتي أو كوتيات) تعمَّر في الكويت والبحرين، حتى وقت قريب نسبياً، وما زالت تعمَّر حتى الآن في بوشهر على الجانب الآخر من الخليج. والكوتية

11 ينبغي عدم الخلط بين القنجة التركية العثمانية التي كان يستخدمها السلطان في رحلاته في البسفور، ووصفها دوزي (Dozy, 1967, II: 409) بـ «الجندول، غليون، مركب طويل مستور».

وينسب لاندبرغ (Landberg 1920- 42, III 2381- 2) المركب إلى النيل، استناداً إلى جال. وهذا قارب خفيف ضيق وسريع، يتراوح طوله بين 30 و 40 قدماً. أرينته منحنية من المقدمة حتى الوسط، وذو شراع واحد؛ أما القوارب الأضخم فلها صاريان وشراعاها لاتينيان ويتراوح عدد المجذفين في القنجة ما بين 6 و 10، ولبعضها سطح، وهناك قوارب أخرى لا تتمتع بهذا السطح. أما الغنجات ذوات السطح فتحتوي على قمرة أو اثنتين في مؤخرة السطح.

12 مقابلة في 16 أبريل/ نيسان 1996.

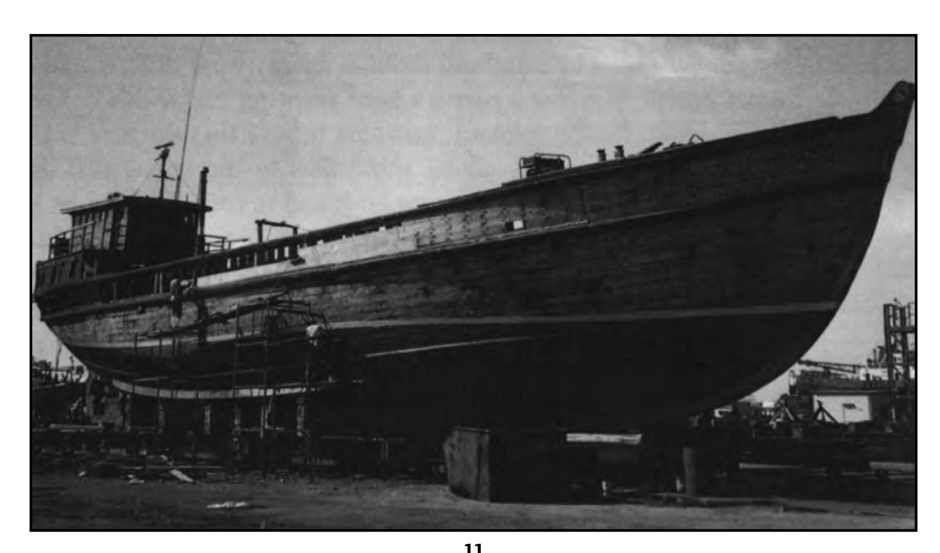
تشبه من كافة الجوانب البغلة أو الغنجة. واسم البغلة يحل في كثير من الأحيان محل اسم الكوتية في لغة السفن الشراعية في الخليج، كما سلف القول، للتشابه في الشكل بين هذه وتلك[13]. وما يميز الكوتية عن البغلة أن مقدمتها تنتهي برأس ببغاء متجه إلى الخلف، وذلك على عكس حلقة البغلة البسيطة. ويعتقد البحارة بأن توجه الطائر نحو داخل السفينة يمكّنه من طرد الأرواح الشريرة وحماية المركب وطاقمه. وتستخدم الكوتية أساساً لنقل البضائع وتعتبر سفينة سريعة. ولعلك تجد في الكوتيات الأقدم عهداً، كالتي صادفتها في ميناء دبي شرفات في المؤخرة الزائفة ومؤخرة مسطحة عادية بسيطة. وهذا ضرب من التعديلات الحديثة التي أخذ بها أهل الخليج العرب[14]. كذلك تجد في دبي التصميم الهندي المسمى واهان، وهو معالجة حديثة للكوتية توصف بعملاق المحيط الهندي(Prins 1972-4:159).

ولقد عرض عليَّ القوم حين كنت في زيارة ورشات بناء السفن في الدوحة (الكويت) في يناير/ كانون الثاني 1985 عدة نماذج من الكوتيات (أو الكوتية كما يجري اللفظ أحياناً هناك)، وكانت جميعها من تصميم هندي شبيه بالبغلة، كما أفادني الهنود والباكستانيون الذين قابلتهم. ولم يُكشف اسم هذه السفن إلا بعد عدة زيارات لهذه السفن حيث قدمت لي عدة أكواب من الشاي، وكان أن علمت بالاسم (بريج) أو (إبريج)، حيث أصل الطراز الهندي يرجع إلى كراتشي – وكوتش مدفاني. وأخبرني قبطانان أن طراز البريج قادر على حمل 200 طن وطوله يتراوح ما بين 40 و 80 قدماً. وكان يحمل في الماضي صارياً أو صاريين ومذخر بأشرعة لاتينية مثلثة الشكل. وقد أشار اثنان من صناع السفن كنت قد تحدثت إليهم في دبي ابريل/نيسان 1996 إلى المركب بالقول (إبريج) باكستاني وفي قطر يقال كاليكوت إبريج. والبريج الذي رأيته وكان قيد التعمير في ورشة ديرة الخاصة بعبيد جمعة بن سلوم في دبي كان أحد أضخم المراكب التي رأيتها في حياتي– طوله 130 قدم ويحمل 900 طن (الصورة 11).

وكلمة كوتية هندية وقد يكون أصلها من غجرات (Yajima 1976: 24) أو سريلانكا

13 يخبرنا هوكنز (Hawkins, 1977:92) أنهم في جزر المالديف يسمون kotia الهندية و(الكوتية في الخليج)، بوغالو.

14 أخبرني باني السفن الشراعية خليل بن راشد، الكويتي؛ (في مقابلة أجريتها معه يوم 16 يناير/كانون الثاني 1985) أن الكوتية تُعمَّر على شاكلة الدنجية إن كانت السفينة مدببة النهايتين. وأن لها بعض المظاهر التي تتشابه فيها مع البوم؛ انظر القسم حول «عائلة البوم» أدناه.



11

(البريج) في ورشة بناء السفن في دبي، الإمارات العربية المتحدة

(Yule and Burnell 1994: 265) ، وقد دُوِّنت في القرنين السادس عشر والسابع عشر على الشكل التالي كوتيا Cotia أو (Kotia). ويذهب كل من مور (76 :1925) وسرجنت (135 :1974) إلى أن الكوتية العربية أو الكوتيا الهندية ربما تتطابق مع «القطعة» التي تعود إلى العصور الوسطى (الجمع: أقطاع أو قطاع أو قطائع) وكلمة قطعة أساساً مصطلح عام يستخدم في الإشارة إلى سفينة شراعية بمجاذيف وترتبط عموماً بالمراكب التي تنتمي إلى البحر الأبيض المتوسط. ونجد لها ذكراً في كتب التاريخ في القرون الوسطى (Kindermann1943:83) ونصادف في تاريخ بافقيه الشحري العبارة الفرنجية (البرتغالية) القطائع التي شوهدت في القرن السادس عشر على الساحل العربي غرب المكلا (شهاب، 5–1987:54). والسؤال هنا ما إذا كانت القطعة تعني طرازاً معيناً من السفن الشراعية ذات المجاذيف، أو أنها تعني، مع غياب كل مصطلح متفق عليه، على وجه التحديد «قطعة من الأسطول»، أو بكلمات أخرى، أي نوع من السفن. والحق أنه لا بد من العمل للتحقق من الوقائع إن كان من الواجب البرهان على وجود صلة بين الكوتية والقطعة. ذلك أن الصلة اللغوية من الصعب إثباتها وإن يكن قد ورد تقنياً أن تصميم بدن الكوتية والمؤخرة المستديرة (في الغالب) من السمات الخاصة بهذه السفينة، وما هذه إلا سفينة معدلة عن سفينة تجارية من القرن السادس عشر.

وهناك سفينتان شراعيتان من تصميم هندي–باكستاني، باداو (أو بادو) و(بتامار)، شبيهتان بالكوتية. وكانتا سفينتين تجاريتين شاهدهما في دبي هورنيل (1946:206) في الأربعينات من القرن العشرين وهوكينز (Hawkins 1977:49) في السبعينات. ولم أجد أحداً من صناع السفن أو النجارين في الخليج يستطيع أن يوفر لي تفاصيل عن هذين النوعين رغم أن العرب عرفوهما وأطلقوا عليهما تسمية كبقية السفن الهندية–الباكستانية وهي (لنجات) هندية وكانتا تتزودان بالمؤن والاحتياجات بانتظام في الخليج. وكان معظم ألواح بدن السفينة (باداو) «يكاد يكون مخفياً تماماً بستائر من الخيزران وأوراق النخيل» (Hawkins 1977:105)، وحمولتها ما بين 30 و 60 طناً.

ولها صاريان ومقدمة يبرز في أعلاها رأس ببغاء متجه إلى الأمام، وإطار المؤخرة مزين برسوم نباتية دقيقة. أما (البتامار) فكانت طرازاً متميزاً من المراكب الساحلية تصميمه هندي)51(أساساً إنما مع تأثيرات مصدرها الاتصالات الأوروبية والعربية وتبلغ حمولتها ما بين 60 و 180 طناً. ويتميز هذا المركب بشدة تقعر السطح والخطاف الطويل المقوس البارز فوق المقدمة (Hornell 1946:602) والمؤخرة المستديرة تماماً كالكوتية الهندية والعربية. وكان كوثل السفينة والمؤخرة المسطحة موشيان برسوم النجوم والكوى على طرفي السفينة مزينة بالرسوم.

وختاماً هناك الكثير من الملامح المشتركة ما بين (الباداو) و(البتامار) و(الكوتيا) الهندية و(النسخة العربية الكوتية) وهي، كما يبدو، الأخت الأكبر (للبغلة) و(الغنجة). وكان الحفر على إطار المؤخرة المقوسة على قدر عظيم من الحرفية العالية، لكن حلت الصور محل أعمال الحفر، في الخمسينات والستينات من القرن العشرين، بسبب ارتفاع تكاليف الحفر. ولا بد أن ازدياد الاحتكاك بين عمان وشركة الهند الشرقية الإنكليزية أدى إلى نشوء أفكار جديدة حول تصميمات البدن العربي. وكان الإنكليز قد أنشؤوا في ذلك الحين أحواضاً لعمارة المراكب والسفن الأوروبية وصنع السفن الشراعية وفق التصاميم الهندية، مع ازدياد الطلب على المنتجات الهندية. وانضم العمانيون إلى هذه التجارة المزدهرة وربما كان قد طُلب من

15 يورد معجم Molesworth's dictionary Marathi and English, volumes I-IV (bombay 1857; second edition) اسم باتماري، ويصفه بأنه «قارب سريع» انظر (Yule and Burnell, 1994: 687)

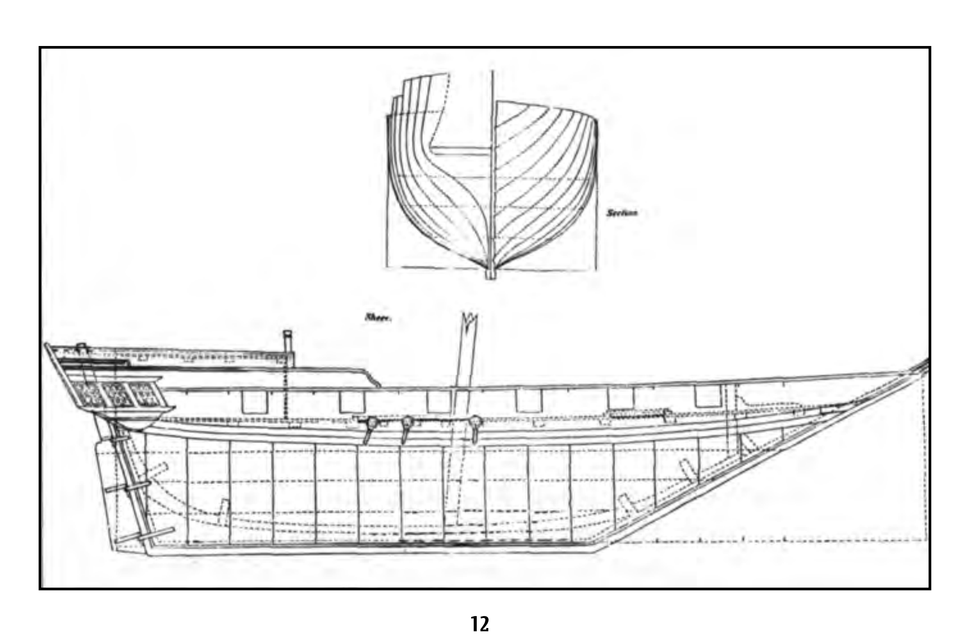
صناع المراكب الهنود في ذلك الوقت صنع سفن تجارية كبيرة مثل البغلة والغنجة لزبائن من العرب. ولم يمض وقت طويل حتى صار ثمة «طراز» معماري عربي مطعم بأفكار أوروبية وهندية؛ ثم وجدنا هذا المركب قد عمّر في مطرح وصور والكويت إبان القرن التاسع عشر وحتى منتصف العشرين.

السفن الحربية وتجار الرقيق

كانت السفن الشراعية (الداو) و(الغراب) و(البتيل) مصممة لتكون سفناً تجارية عابرة للمحيطات ولتعمل في أوقات الصراع كمراكب حربية أو سفن قرصنة بفضل السطح الحر المنخفض والمدافع المركبة على الكوثل وقلعة المقدمة. وكانت هذه السفن المسلحة جيداً تقوم بدوريات حراسة في الجوار، أثناء موسم صيد اللؤلؤ لحمايتها من القراصنة. وكان بعضها مصمماً ليكون سفناً حربية بقلاع عالية منصوبة على المقدمة والمؤخرة لتوفر مجالاً لإطلاق المدافع والدفاع عن جانب السفينة حيال من يهاجمها من الوسط. وكانت هذه الأنواع الثلاثة المشهود لها بالسرعة تستخدم في السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر كمراكب لنقل الرقيق بين ساحل إفريقيا الشرقية والخليج نظراً لكون سوق الرقيق في البلاد الإسلامية.

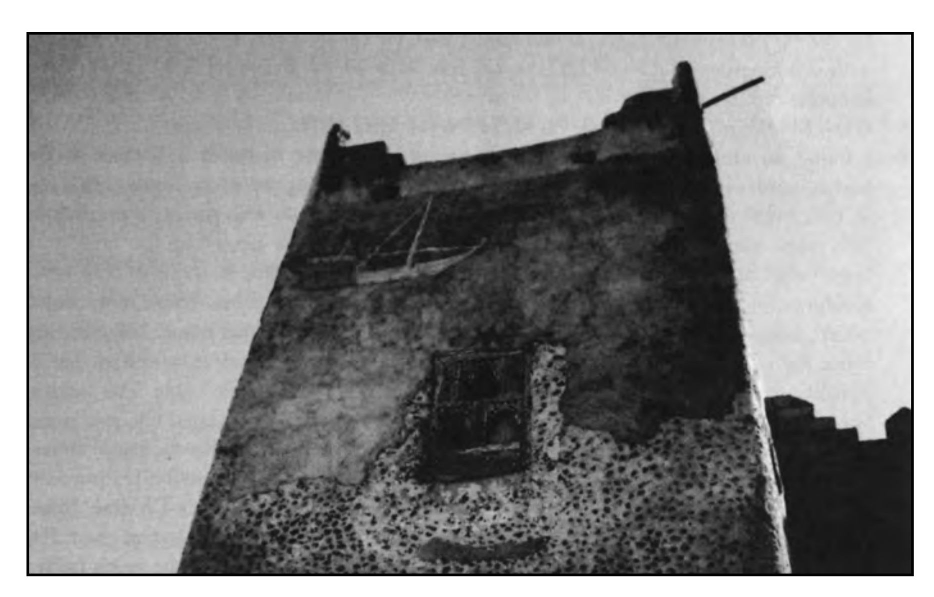
الداو الحربية

ظلت سفن الداو الفارسية أو العربية أو الهندية حتى وقت متأخر نسبياً تُشاهد راسية في موانئ الكويت والبحرين ودبي ومُطرح، وريسوت والبحر الأحمر. وكانت هذه تُعمَّر في كوشين على ساحل المليبار، «بكمال الأسلوب الأوروبي»، كما كتب جون إيداي (1835:11) (الصورة 12). وقد ظهرت لأول مرة في رواية حسن تاج الدين (ت1727م) لتاريخ جزر المالديف (I,1982-84:116) إلا أن هذه الرواية لم تقدم المعلومات المتعلقة بحجمها ووظيفتها. وتورد التقارير المتأخرة وصفها على العموم بأنها «سفينة من طراز قديم وبناء عربي، ذات خطاف مقدمة طويل، أي ترتفع عن الماء على منحدر طويل؛ بقدر طول العرينة» (Yule and Burnell 1994: 314)، وأصغر من البغلة والغنجة حجماً، بيد أنها مثلهما ذات مؤخرة عالية وكوثل يبرز بروزاً جلياً فوق الدفة. وكانت هذه سفينة لشحن



12

مخطط لداو كما قدمه ايداي 1835، اللوحة XI



13

صورة داو محفورة على جدار بيت تاجر غني، في مرباط، ظفار (عمان)

البضائع بصارٍ واحد وشراع مثلث الشكل، ولها 10 إلى 12 فتحة، ويبلغ طولها حوالي 90 قدماً، وعرضها 20 قدمها وعمقها 11 قدماً وحمولتها تتراوح ما بين 150 و 200 طنا[16]. وكانت شائعة في القرن الثامن عشر وتحمل القهوة والتوابل، ويقبل عليها التجار أشد الإقبال لنقل الحجاج المسلمين في موسم الحج. وكانت مفاجأة أن أصادف صورة محفورة للداو على أعلى جدار في بيت قديم يعود عهده إلى 150 عاماً في مرباط، وكان يملكه تاجر بخور وصاحب سفن كثيرة (الصورة 13).

ولقد قامت الداو بوظيفة القارب الحربي أو سفينة القرصنة. فقد كان لدى شيخ رأس الخيمة صقر بن راشد آل مطر أسطول ضخم من السفن الحربية وكانت الداو من الأنواع التي ذكِر في العام 1761 أنها استخدمت في نقل المؤن والجنود[17]. كما استخدمت السفن الشراعية في كثير من الأحيان إبان حكم خديوي مصر محمد علي (1769—1849م) في نقل العسكر بين ساحلي البحر الأحمر (النخيلي 1974:45). كذلك فإن مراكب الداو كانت تستخدم أساساً في الخليج العربي كمراكب للقتال، كما تبين يوميات غومبرون البريطانية في ما بين 1761 حتى 1808[18] وقد ورد في إحدى الوثائق ذكر «5 داوات مطاردة كبيرة»[19] والتي يرجح أن تكون قد قامت بوظيفة قوارب دوريات في المنطقة. وأورد كيندرمان (1934:26) عن مورتيز، وكان يكتب عن عمان وزنجبار في مطلع القرن العشرين، أنه شاهد سفن شراعية تجارية مسلحة فوصفها بأنها ذات قاع كبير ومسلحة بـ 16 مدفعاً تم نصبها على ظهر السفينة. وتحمل أكثر من 100 طن، وتبحر بشراع مربع. وكانت الداو أشد ثقلاً من أن تستخدم المجاذيف وعلى ارتفاع عن سطح الماء كاف للتعامل مع البحار العاتية.

وهناك إشارة تعود إلى العصور الوسطى إلى سفينة تدعى داوّ daww يمكن نسبتها إلى

16 عرّف نوربرت دايزمان سفينة جبل الجساسية (Kapel 1983, Site 204, p57 والملحق p.25) بأنها داو، في رسالة خاصة (مؤرخة في 16 يناير/كانون الثاني 2000) لكن كابل عرفها بأنها من طراز البغلة (المصدر السابق 118). وجدير بالذكر أن وجوه التشابه بين المركبين شديد إلى حد يصعب معه التمييز بينهما.

17 CDRAD/ British Archives GD, G/ 29/13, 6 October 1761.

18 CDRAD/ British Archives GD, G/29/13, 7 December 1761, fighting doughs; GD, G/29/21, 7 November 1782, armed dows; GD, G/29/23, 1 July 1797, certain dows... with evil intention; GD - SPDD, no 232 fols 5669 - 70, M. 215 -6 (10 May 1808), dows in operation.

19 (GD_ SPDD,no 232 fols 5669-70,M.215-6 April 1808).

النوع الحالي موضوع الدراسة. وقد أورد ذكرها اللغوي العربي الأزهري الذي أومأ إلى أصلها الفارسي (Lane 1948, I: 928) ، علماً بأنه لم يقدم لها وصفاً. أما عن الاسم داوّ daww [20] (و داو daw حالياً) فإن الانثروبولوجي ادريان هـ. جـ. برينس (1965:79) يعتقد أنه ربما كان الأصل من داوَه dawh الفارسية، أي السفينة الصغيرة، وإن لم يكن ثمة سند أو مصدر يدعم قوله. وهناك مصدر آخر في البحث التاريخي حول هذا الاسم يمكن أن نجده في رواية رحلة أثانانيوس نيكيتين الذي يذكر أنه انتقل وجياده، حوالي العام 1470م، في tava تافا أو dava دافا، التي عبرت المحيط الهندي إلى مسقط في عشرة أيام (Yule and Burnell 1994: 315)؛ وهذا يوحي بأن السفينة تنحو إلى الضخامة لمجرد أنها تحمل جياداً. وبناء على الرسوم التي تصور الداو (5) الفارسية، والهندية (؟) التافا والشكل الماراثي للداو والدافا نلاحظ المقابلات اللفظية التالية: فالأصوات d/ د/ و t/ ت/ و w / و / و v /ف/ قابلة للتبادل عموماً بحيث يمكن وضع أحدها مكان الآخر وهذا إشارة إلى أصول الداو الحالية الفارسية– العربية أو الهندية. ولكن ما ليس واضحاً هو كيف ظهر الاسم من شرق إفريقيا daw داو أو (dow) الذي سلفت مناقشته (الفصل 3). وكان برينس قد استرعى انتباهه نوعان من الداو الإفريقية الشرقية ذات القاع المسطح؛ أحدهما مبني بالأضلاع، وهو المسمى دو لامتاروما، والداو ذات العرينه القصيرة المسمرة، ويسمى دولا مسمار. وقد اعتاد القوم هناك نصب

20 وقعت على اسم شديد الشبه، زاو (Zaww)، وأتى به المؤرخ الطبري في القرن الرابع/العاشر وهو يشير إلى قارب نهري صغير يستخدم في عبور نهر دجلة (1965,XI,iii:682,1168)، ولكن ليس له إلا أضعف علاقة من حيث الطراز والعمل بالزاو الذي ذكره الجغرافي ياقوت (ت 1228م) بعد ذلك التاريخ. فقد وصف ياقوت المركب بأنه ضخم لكن دونما إشارة إلى مكانه (1866-73,II:960) أما من ناحية اسم الطراز، فيرى كيندرمان (1934:36) أن زاو العربية مشتقة من زاود الفارسية، وتعني «سريع»، لكن ليس هناك ما يفيد بوجود مركب فارسي بهذا الاسم. بيد أن فضولي حول هذا الاسم يتصل بالمستوى الصوتي للكلمات بسبب إمكانية تحول الحرف » مبدئياً إلى د وبذلك تتبدل zaw إلى daw. على أن الأمر يغدو معقداً مع إشارة ابن بطوطة إلى مركب صيني متوسط الحجم يسمى زاو -1994,IV:813) (4 يبدو مشابهاً بشكل ملفت للنظر للمصطلحات التي تناولتها آنفاً. والأرجح أن كلاً من هذه المصطلحات قد نشأ بصورة مستقلة عن الآخر. ومع ذلك، ثمة احتمال بأن الاسم العربي القديم الراسخ (عن الفارسية) زاو قد تسرب عن الصينية على أساس أن صناع السفن الصينيين كانوا قد توضعوا على ساحل جنوب غرب الهند. ووصف ابن بطوطة لنشاط التجارة الصينية وحضورهم على ساحل الهند الجنوبي في نهاية القرن السابع/ الثالث عشر وبداية القرن الثامن/ الرابع عشر ملفت للاهتمام. وليلاحظ القارئ أن مصطلح الزاو عند ابن بطوطة قد تحدد بالساو أو السيو الصينيتين، كما اقترح C. Defremery و .B. R. Sanguinetti انظر ابن بطوطة 1968، 91:IV وساو أو تساو. انظر كيندرمان (1934:36)، وإن يكن لفظ تساو، حسب Hess، أقرب إلى الدقة في هذا المجال (المصدر ذاته).

الأفخاخ وسوى ذلك من طرائق صيد السمك، وهي الأساليب المعتادة للباجوني في شمال كينيا وجنوب الصومال. فهل هذا المركب ابتكار سواحلي نشأ بمعزل عن سواه، وطراز من السفن أعقبه تصميم معدل من مركب متيب اللامو[21]، أم تراه تطويراً للداوة الفارسية؟ إن القرابة بين الكلمات ممكنة لكن الارتباط بالتصميم غير معين.

غراب المحيط الهندي

كان الغراب ghurab (الجمع: أغربة أو غربان) قارب حربي آخر مقدمته بارزة بروزاً شديداً ومؤخرته مربعة مثل مركب القادس وله صاريان أو ثلاثة ووزنه يتراوح ما بين 150 و 300 طن، ويتسم بعرضه الكبير بالمقارنة مع طوله. ولطالما ورد ذكر هذا المركب لصلته بالهند بعد وصول البرتغاليين هناك. وصار يعرف في منتصف القرن الثامن عشر باسم غويراب goerab، أو غوراب، أو غْراب[22] (الهولندي)، وغُراب ghorab (الإنكليزي) (Hyde 1767 I: 97) أو غراب grabb أو غراب grabb (Toreen 1771:205). وكان الغراب يستخدم كسفينة قراصنة وقد عمل البريطانيون على جعل اسمها في متناول الناس بتسميتها غراب grab، فيشيرون بها إلى كل ما يسير على سطح البحر (Yule and 315:1994, Burnell) وقد استخدمت شركة الهند الشرقية الإنكليزية الغربان وكانت إحداها مسلحة حوالي العام 1754 بثمانية عشر مدفعاً. وقيل إن هذا القارب الحربي صُنع على الأرجح في مسقط. وقد قام إمام مسقط أحمد بن سعيد (1741—75م) بتجهيز الغربان في 8 مارس/آذار 1758 بالرجال والسلاح والذخائر لتوجيهها إلى مومباسا «لإخماد عصيان نشب ضد حكمه»[23].

21 كان المتيب (mtepe) قارباً كبيراً مخيطاً يتواجد عموماً على ساحل إفريقيا الشرقي. وانقرض مع بداية القرن الثالث عشر في مطلع القرن التاسع عشر. وقد وصفه هوكينز (1977:20) بأن طوله يبلغ 50 قدماً مع بروز مقدمته كمنقار ضخم، ومزين برسوم نباتية على جانبي قائم المؤخرة. ويوجد نموذج لهذا المركب في متحف فورت جيسوس بمومباسا، وفي متحف العلوم، بلندن (في المستودع) وهناك طراز آخر هو dau la metpe ذو البدن المخيط، وهو بنفس حجم سلفه، وإن لم يكن رأس المقدمة بذات الارتفاع (المصدر السابق).

22 CDRAD/ Dutch Archives, VOC 2680, OB 1747, 10 fols 43-4, 34, fol 365, VOC 2996 Kharg, November 1759, fol 20, VOC, 101 Masqat, 8 March 1758, fol 15, VOC 1913 Bandar Abbas, 2April 1717, fol 29, VOC 2748, 1741, fol 44, VOC 2546, fols

23 CDRAD/ Dutch Archives, VOC 9101 Masqat, 8 March 1738,

وكلمة غراب في العربية تدلّ على الطير المعروف. وهناك أسماء لطيور أخرى على ما يبدو كانت تطلق على أنواع من السفن والمراكب في القرون الوسطى. مثل «حمامة»، وهي مركب لنقل الركاب و«الطيرة» القارب السريع، كما يخبرنا الجغرافي المقدسي (Agius 1997: 324, 328)، ولكن ليس ثمة، في المقام الأول، من سبب في إطلاق أسماء كهذه على المراكب. وقد يكون أصل كلمة الغراب مأخوذة عن غَراب gharab الفارسية، وهو تعبير قديم يعني «إطلاق» و «نزول» ويستخدم في الوثائق الرسمية (Prins 1972-4: 157) وقد وجدت من التقيت بهم من البحارة الإيرانيين في الدوحة وقطر ودبي يسمون كل مركب قديماً كان أم حديثاً غراباً.

وفي أم القيوين برزت كلمة غيراب أو غريب (تصغير غراب) في حديثي مع صانع القوارب إبراهيم خميس بوهارون[24] الذي أخبرني أن هذا تعبير عام يستخدمه صيادو السمك في المنطقة. ولكن لم يكن هناك بين من تحدثت إليهم في دبي من سمع بهذين المصطلحين باستثناء سيف بن محمد بالقيزي (الذي أخبرني باعتزاز أنه ينتمي إلى قبيلة بني إياس العريقة)[25] وهو باني مراكب يعتز بمكانته ومقره ورشة الديرة، وأخبرني أنهم كانوا يخيطون الغريبات ذات يوم في الماضي، فتشبه بذلك البقارة (وهي مركب متماثل الطرفين ومقدمته مدببة حادة) إنما أصغر حجماً وقائم المقدمة فيه يتجه أكثر إلى الأمام.

وإذا لم تقبل فكرة الأصل الفارسي فسوف يكون مما يثير الاهتمام معرفة احتمال وجود صلة بين غراب البحر الأبيض المتوسط والآخر المستخدم في الخليج أو المحيط الهندي. على أن هناك ما يكفي من الشواهد لإثبات أن المركب المتوسطي كان مركباً يستخدم في الأغراض التجارية والحربية معاً ويعمل بالأشرعة والمجاذيف على حد سواء. وهناك عدة روايات تذكر الغراب باعتباره مركباً يستخدمه القراصنة الإفرنج. وكان رجال السفارات المسيحيين والمسلمين يستخدمون (الغربان) عند التداول في قضايا السلم أو عقد المعاهدات التجارية والأمن[26]. وكان (الغراب) دون أنواع المراكب جميعها التي ذكرها المؤرخ

---

24 مقابلة، يوم 16 أبريل/ نيسان 1996.

25 مقابلة، يوم 15 أبريل/ نيسان 1996.

26 النويري الإسكندراني، KLI (no 738) MS 2335, fol 254r; fol 239v.

المملوكي المقريزي يعتبر حقاً أحد أهم المراكب التي تجمع بين الأشرعة والمجاذيف المعروفة آنذاك (Agius 1998:185-97). على أن المشكلة هي أننا لا نملك إلا أقل الدلائل التي تفيد بالشكل الذي كان عليه الغراب المتوسطي هذا بالإضافة إلى أن الإشارات التي حملها إلينا الإخباريّون المسلمون عن «الغربان» المسيحية والإسلامية تعقد الموضوع من حيث أصل المصطلح إن كان عربياً أم لاتينياً أم إغريقياً. وإن كانت «الغربان» المسيحية والإسلامية متماثلة من حيث التصميم والشكل؟ ذلك أن كل ما بلغنا يتعلق بالحجم فعلمنا أن الطراز الإسلامي أصغر من نظيره المسيحي بمقدار كبير.

ومن الممكن أن الاسم العربي في المحيط الهندي قد نشأ عن المسمى المتوسطي: غراب، المركب الذي يجمع بين الشراع والمجاذيف الذي كان يبحر في المحيط الهندي في القرن السادس عشر كما تشهد كتب الأخبار الحضرمية (Serjeant 1974:44,62,67). وليس هناك من وثيقة تنبئ بأن الاسم قد ظهر في وقت أسبق في منطقة المحيط الهندي ولذلك كانت إشارة ابن بطوطة إلى هذا المركب. في نطاق البحر الأبيض المتوسط أمراً ذا دلالة. وفي زيارته لقندهار[27] في جنوب الهند، عام 1343، كتب أنه ركب مركباً يسمى العُكيري ويخص إبراهيم أحد كبار المسلمين في بلاط سلطان قندهار جالنسي. وقال إن هذا القارب يشبه كثيراً قارب الغراب[28] المتوسطي، سوى أن الأخير أعرض منه ومجهز بستين مجذافاً ويغطى بسقف عند القتال لحماية المجذفين من السهام والحجارة (1968,IV:59,1994,IV:800) وكان ابن بطوطة على معرفة وثيقة بالمراكب في المحيط الهندي والخليج: والتفصيل الذي يطالعنا به بما يتعلق ومقارنة المراكب والسفن في البحر الأبيض المتوسط مثير للاهتمام فعلاً.

مركب القرصنة المشهور بسرعته: (بتيل)

يقوم المركب (بَتِيل) (الجمع: بتاتيل) بوظيفة سفينة للقرصنة، وللتجارة الساحلية في أوقات الحرب، وأحياناً بدور مركب لصيد اللؤلؤ. وهناك وثيقة يعود عهدها إلى العام 1797

---

27 قندهار تعريب لكلمة غندهار Gandhar الهندية. وهي الآن قرية يمتهن أبناؤها صيد السمك عند ثغر نهر دندار (ابن بطوطة (1994, IV:799,Fn10).

28 يترجم جيب (H.A. R. Gibb ghurab غراب مثل grab الإنكليزية (ابن بطوطة 1994,IV:800).

تشير إلى سفينة أو اثنتين من طراز «البتيل» ولربما كانتا في الأرجح في ملك شيخ رأس الخيمة صقر بن راشد آل مطر شيخ العرب القواسم[29]. ولما كان بينت (Bent 1900:8) قد تحدث في وقت قريب، أي بداية القرن العشرين، عن (بتاتيل) حربية جيدة. فإننا نضيف أن «البتاتيل» المشهورة بالسرعة أصبحت موضع إقبال شديد من تجار الرقيق بسبب انخفاضها فوق سطح الماء[30] وسهولة الدفاع عنها أو مهاجمة الأعداء الذين يخفرون بحر العرب والخليج العربي.

والبتيل مركب مدبب الطرفين مقدمته طويلة ومرتفعة تشبه رأس الكمان المقوس وقائم مؤخرته عال وغالباً ما يسميها العرب الفاشين (قائم مؤخرة زائفة) وله صاريان مائلان إلى الأمام. ومن العرينه (البيص) التي طولها ثلث طول المركب، يرتفع الجزء الخلفي نحو الأعلى مشكلاً لوح مؤخرة رقيق يعلو على الكوثل.

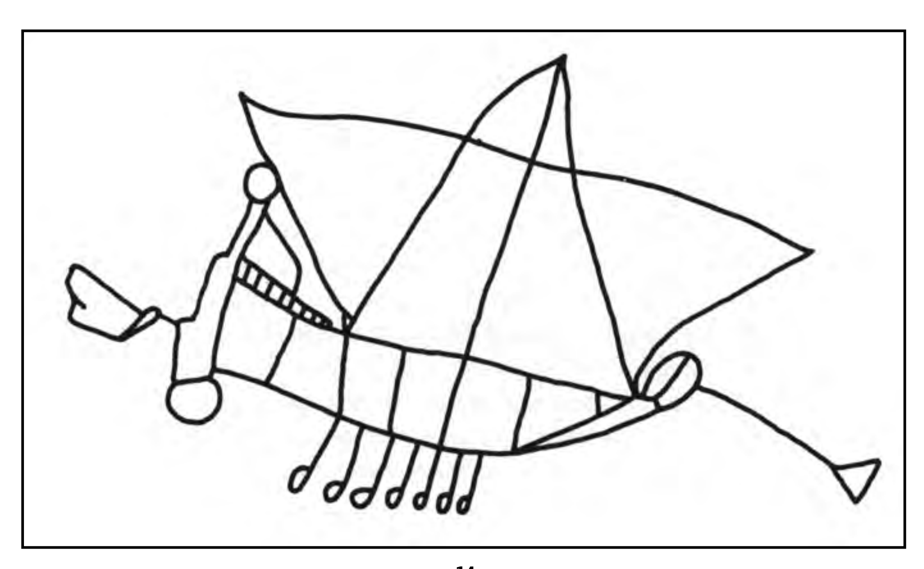
ويظهر خط الرسم عند «جبل الجساسية» الدليل الواضح على طراز البتيل والمجاذيف السبعة المستديرة الأطراف تقريباً على أحد الجانبين (الصورة 14) وسمات شكل المقدمة والمؤخرة العالية والدفة في مكانها.

ويظهر في الرسم شراع ثلاثي مرتفع وآخر مثلث الشكل ربما كانا يستخدمان على الأرجح معاً، في رياح مختلفة[31]. ووزن حمولة المركب يتراوح من 15 إلى 60 وبعضها من 100 إلى 200 طن (Miles 1994:412). وللبتيل سطح لكن يبدو، كما قيل لي، أن هذا ليس بالأمر الشائع. أما السمة الأساسية لهذا المركب فهي السرعة التي جعلته موضع إقبال لم تحظ به المراكب الحربية العربية الأخرى. ويأتي هذا المركب على أحجام مختلفة. ولسوف نتناول في الفصل الخامس سفناً أو قوارب مماثلة ولكن أصغر حجماً، إنما تقتدي بالنموذج الأساسي للبتيل الأكبر حجماً، والقوارب المنسوخة كانت في الأرجح قوارب مخاطة وذات عرينه منحنية وفاشين وقائم صدر مائل، كالبتيل الصغير المشهور في شبه جزيرة مسندم والبقارة و(الشاحوف) من ساحل الباطنة في عمان ورأس الخيمة في شرق الإمارات.

29 CDRAD/ British Archives GD, C/ 29/ 23, 7 October 1797.

30 بالرغم من أن الحد الحر في البتيل قليل في الواقع. وكان توم فوسمر قد أخبرني في اتصال خاص (21 أبريل/ نيسان 2000) بأن هذا يضر بالمركب في المعركة.

31 Kapel 1983: الشكل 9، رسوم لسفن وحيوانات، Site 421, p. 52؛ والملحق p. 53.



14

البتيل: رسم بالقلم، جبل الجساسية،
شمال شرق قطر (الشكل 9، الموقع421 ,Kapel 1983)

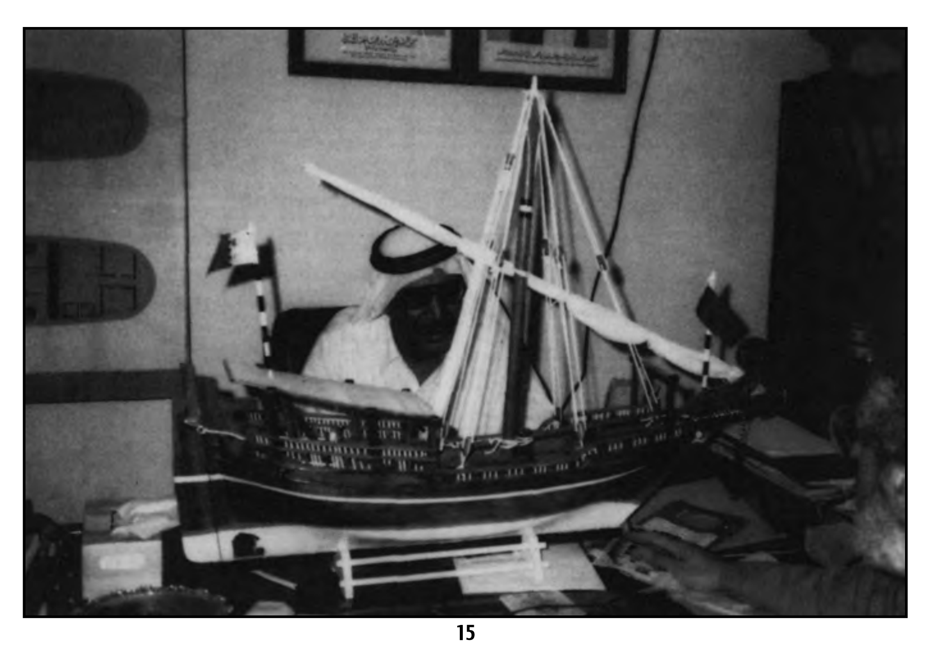
قصدت باني السفن محمد خميس بو هارون في السفن في ورشة البطين في أبوظبي[32] فمضى يحدثني مستعيداً ما أخبره به جده عن أحد مراكب البتيل الذي حمل 200 راكب. وبناء على ما بلغني من أشخاص آخرين كانت لي معهم مقابلات أن ثلاثة من البتاتيل وحسب، في الكويت ودبي ولنجة على الساحل الإيراني، كانت على القيود في سنوات الثلاثينات والأربعينات[33]. وفي رحلة استطلاع إلى الدوحة (قطر) في أبريل/ نيسان 1992 تحدثت إلى كبير البنائين (الأستاذ) يوسف الماجد[34]. وكان يعمل يومئذٍ على عمارة بتيل يبلغ طوله 90 قدماً، صار نموذجاً للصنعة. ولقد فاجأني أن أرى لهذا المركب مخططات ـ فقد جرت العادة على ألا يعتمد البناؤون على هكذا أشياء بل تجدهم يعتمدون على دقة أعينهم فقط[35] (الصورة 15).

32 مقابلة، يوم 16 أبريل/ نيسان 1996.

33 انظر Dickson 1949:478-9؛ يذكر أن البتيل الكويتية كان لها مقدمة وصدر، وقد تبدلا يوم 3 مايو/أيار 1937 للتكيف مع البوم السريعة في الإبحار.

34 مقابلة، 18 أبريل/ نيسان 1992.

35 سُجِّل تقرير حول عمارة هذه البتيل بالتفصيل بيد محمد علي عبد الله. انظر: تقرير بناء سفينة بتيل في قطر، المجلد 31 (الدوحة) مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، 1987.



15

الأستاذ يوسف الماجد ومخططات وأنموذج البتيل

(مقابلة أجراها المؤلف في 18 أبريل/نيسان 1992، الدوحة، قطر).

يحيط الغموض بالأصول العربية للبتيل ، ولا يقتصر ذلك على الاسم وحسب وإنما يصيب تصميم بدنه أيضاً. بل ويصعب نسبة البتيل الخليجي إلى الباتيلا الهندية الشمالية الموصوفة في منتصف القرن التاسع عشر بأنها ذات مؤخرة مربعة مسطحة ورأس طويل كالغراب (Yule and Burnell 1994: 72) والباتيلات الهندية تذكِّر بالكرافيل البرتغالية كما تفعل البغلة والغنجة. ويذكر هورنيل (Hornell 1942:33) أن الباتيلا كانت قارباً للشحن تبلغ حمولته ما بين الأربعين طناً والمائة، وتنتقل ما بين كمبايا وبمباي. وزعم أن أصل الاسم برتغالي، باتيلها أو باتيل، وهو القارب الصغير، وعنده أن البتيل العربي ذا أصل برتغالي أيضاً، وقد تم الأخذ بالاسمين في ساحل ولاية غجرات[36].

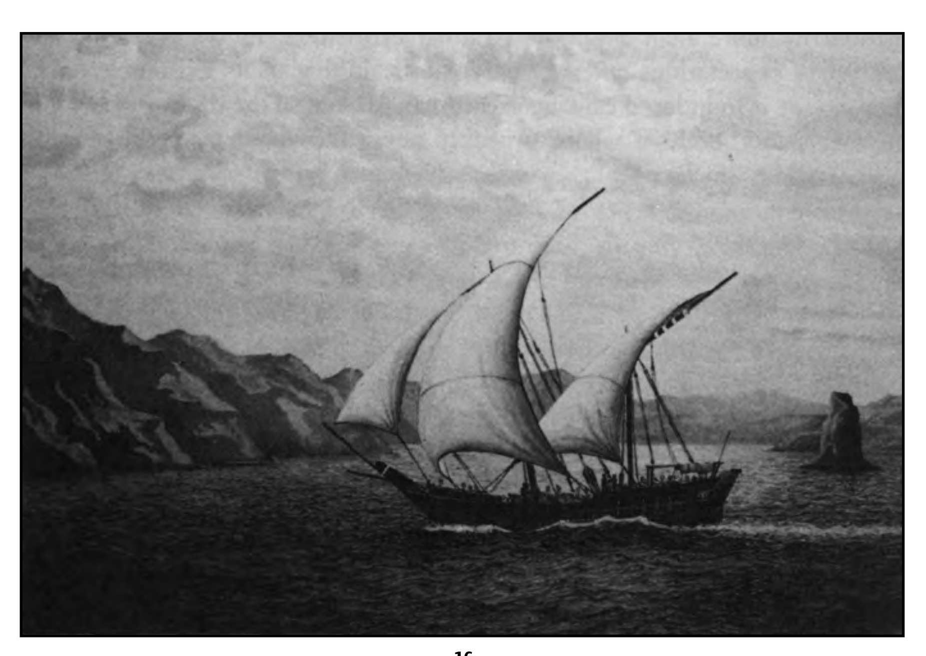
وإذا أراد المرء تكوين رأي في أهمية السفن الحربية في الخليج وعمان راعه الدور الذي اضطلع به كل مركب في الوقت الذي كانت فيه القوى الأوروبية تسعى إلى فرض هيمنتها على التجارة البحرية في المحيط الهندي، والقبائل العربية تستقر على السواحل من أجل تحقيق

36 يجد القارئ لدى هيل (Hill 1985:212-3) تفاصيل أخرى مثل أن الباتيل الهندية المتراكبة الألواح قريبة من الباتيلّه (أو باتله) لكنها أنواع متميزة وما إذا كانت الباتِله اشتقاق من الباتيله (أو الباطيل) الهندية؛ وانظر كذلك هورنيل (Hornell 1946:200-2).

الأمن الاقتصادي. وقد وفرت ثروات الهند الواسعة من الأخشاب ميزة لأهلها وللعرب، إذ مكنتهم من تعمير سفن شراعية سريعة مثل الداو والغراب والبتيل. وكانت هذه سفناً للشحن إلا أنها كانت مسلحة بالمدافع أيضاً فتهاجم العدو في فترات الحروب التجارية أثناء موسم صيد اللؤلؤ، أو أيام تجارة الرقيق، فتتصدى للطرادات الإنكليزية وإغاراتها، في البحر الأحمر، وحول إفريقيا الشرقية وفي الخليج العربي والساحل الغربي للهند. ولقد صمد البتيل خلال النصف الأول من القرن العشرين في عمله في صيد اللؤلؤ حين كانت هذه الصناعة في أوجها حاملة الرخاء إلى شمال الخليج والساحل العربي.

عائلة (البوم)

إن ما يعرف اليوم في الغرب بالداو غالباً ما يعني في الواقع البوم الكويتية. ويتميز الطراز الأرفع من السفن الذي عرفه تاريخ البحرية في الخليج، أعني البوم (الجمع: أبوام) برأس المقدمة المدبب (يعرف بالساطور، في الكويت)، وهو عادة مطلي بالأسود والأبيض. وكانت الكويت قد اشتهرت في أوائل القرن العشرين بعمارة هذا المركب (Dickson 1949: 474-5) ومع أن هذا الطراز كان يستخدم بشكل رئيس في أغراض التجارة، إلا أن بعضه استخدم في صيد اللؤلؤ وكان عدد كبير من هذه المراكب يلقي مراسيه في ذلك الوقت في مرافئ مسقط ورأس الخيمة وأبو ظبي والبحرين وبوشهر على الساحل الإيراني. وقد حلت هذه السفينة محل البغلة المزخرفة ذات المؤخرة المربعة والكوثل المرتفع البارز، وكانت أصغر حجماً منها، كما لاحظ هس أثناء زيارته الكويت في العقد الأول من القرن العشرين (Kinderman 1934:13) وكان للبوم أيام الشراع، صاريان (الصورة 16)، والصاري الرئيس مائل إلى الأمام وصاري المضين في وضع عمودي؛ كذلك كان لبعض الأبوام الأضخم حجماً ثلاثة صوار وللبوم العربية دفة قيادة وعجلة عاديتان؛ وقد شاهد هورنيل (Hornell 1942:23) بعض تلك المراكب في أواخر الثلاثينات مزودة بعدة دفة قيادة بدائية. وما عدا التجهيزات الحديدية تحت خط الماء كان الباقي متصلاً بقائم الدفة بوساطة حبل من القنبار، كما كان حال البقارة والبدن العمانيين في وقت من الأوقات (انظر الفصل الخامس). ويرى برينس (Prins 1979-4:159) أن البوم هو تطوير للبغلة الضخمة ذات



16

مركب بوم يمر بعمود الصخرة بالقرب من مسقط، عمان

(لوحة زيتية بريشة جون هويل، بإذن من الرسام)

المؤخرة المربعة. والتي تأخذ في التعمير وقتاً أطول، وأعلى تكلفة، كما أنها ثقيلة ولم تكن بالمركب السريع إطلاقاً بينما برهنت البوم على صغر حجمها عن جدواها وكفايتها التكاليفية وفعاليتها. فقد كانت أخف وزناً. والمساحة المعدة لنقل البضاعة أفضل وكانت بمؤخرتها المدببة سفينة عابرة للمحيط أسرع من سواها.

ظل البحار الخبير المتقاعد حالياً يوسف عبد الله بن يوسف الفارسي[37] من حارة الشيخ بالقرب من صحار، يبحر ما يزيد عن ثلاثين عاماً بمراكب البوم ما بين الكويت والبحرين وبمباي. ويذكر يوسف أنه كان في رحلة على ظهر بوم عابرة للمحيط، وكانت هذه ذات ستة أشرعة وعلى ظهرها حوالي 400 طن من الحمولة وطاقم من 40 بحاراً. ولا عجب إن كان يوسف يبحر على متن بوم ضخمة كهذه؛ فهناك بوم إيرانية شاهدها ڤليارز (413:1948) عام 1939 في مومباسا وتزن أكثر من 400 طن، واسمها «نور البر والبحر»، وهي إحدى أضخم السفن الشراعية التي عمّرت على ساحل المليبار في الأربعينات من القرن العشرين. وقد استغرقت عمارتها ستة أشهر على أيدي الأستاذين الكويتيين محمد الثويني وسالم بن

37 مقابلة، 28 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

راشد، يساعدهما في هذا المشروع حشد من أكثر من مئة نجار هندي. ولكن هذه لم تأت بالتوقعات المنتظرة منها ولم تر سوى بداية وجودها؛ ذلك أنها غرقت في أول رحلة لها وكبدت مالكيها والتجار خسارة مالية كبيرة، ولعلهم لم يتمكنوا أبداً من تجاوز تلك الفاجعة (Villiers 1952:86-7). يتراوح وزن الأنواع الشائعة من البوم ما بين 60 إلى 200 طن وأطوالها ما بين 30 و 120 قدماً. والبوم المسماة (المهلَّب) التي تُشاهد خارج المتحف الوطني في الكويت أُنجز بناؤها في العام 1997 بإشراف الأستاذ علي بن جاسم الصبّاغة، بمعاونة 10 قلافين كويتيين و 14 هندياً. ويبلغ طول البيص 66 قدماً، وعرض السفينة 28 وارتفاعها 15 قدماً وحمولتها 225 طناً (أو 3000 كيساً من التمر). ويبلغ ارتفاع الصاري الرئيس (العود) 66 قدماً وصاري المضين (قلامي أو قلمي) 84 قدماً. أما المهلّب الحالي فهو نسخة عن البوم الذي بناه في العام 1973 محمد بن عبد الله تلبية لطلب اثنين من التجار هما ثنيّان ومحمد الغانم[38] وقد قامت القوات العراقية في العام 1990 بتسويته والأرض.

تمت صناعة البوم الأصغر في صور في السبعينات بحمولة قياسية تتراوح ما بين 60 و 120 طناً، وصار واحد ومحرك ديزل. ولم يكن بالأمر غير المألوف مشاهدة بوم يعمَّر على ساحل الهند الغربي: يذكر ياجيما (Yajima 1976:11-20) في دراسته حول الأبوام العمانية أن المراكب التي تزن ما بين 120 و 150 طناً كانت تبنى في كاليكوت، وهو مسفن تقليدي لبناء السفن الشراعية في جنوب الهند. وقد كان هذا، طبعاً، خياراً واضحاً نظراً لأن مواد البناء كانت ترد إلى حد بعيد من الهند، وكذلك لأن الأربعينات كانت ، وهذا ربما أكثر صلة بالموضوع، سنوات عجاف لاقتصاد الخليج. وكان من الضروري للبنائين العرب اكتراء النجارين الهنود لبناء سفنهم الشراعية لأنهم كانوا عملياً العمال المهرة الوحيدين في الكويت أو عمان الذين يستطيعون القيام بهذا العمل. وقد التقيت في زيارة للكويت في مايو/أيار 1998 الأستاذ محمد جاسم المسقطي[39] وشريكه الهندي في. كِيه. نارايانان الذي أشرف في كاليكوت عام 1979 على عمارة البوم المسماة (محمدي 2)، مستخدماً مخططات أصلية

38 انظر مجلة «الكويت» عدد 42 (1997)؛ والحجي (1988:335–7 ،1997:16) وفي ديسمبر/ كانون أول 1958 قام (Johnstone and Muir (1964: 299 بقياس أبعاد المهلب الأصلية، وكانت راسية في ذلك الوقت في ميناء الكويت.

39 مقابلة، 5 مايو/أيار 1998.

استخدمت في عمارة (محمدي 1) التي كانت عمارتها في 16/1915، وكانت من الناحية التاريخية أضخم سفينة بوم، إذ بلغ طولها 130 قدماً وعرضها 33 قدماً بحمولة 415 طناً. وبعض خشب الساج الذي استخدم في صنعها عام 1979 كان عمره 200 عام والمسامير التي يتراوح طولها ما بين 3 و 10 بوصات من صنع الكويت. وكان هذا مشروعاً بلغت تكاليفه عدة ملايين من الدنانير الكويتية وكفله حسين مرافي. لقد أخبرني مؤرخ البحرية الكويتي يعقوب الحجي[40] أنه كان في الكويت في العام 1939 وحده 150 بوماً كويتية كبيرة تعمل في التجارة مع كراتشي وبمباي والمكلا وعدن وزنجبار. وكان مشهداً مثيراً للدهشة أن يرى المرء مثل هذا العدد الكبير من الأبوام والسفن الشراعية الأخرى تملأ الميناء حتى تكاد أن تلامس بعضها بعضاً. وكان الحجي قد اكتشف بالصدفة سفينة بوم استمرت في البقاء في مياه الحمرية، قرب دبي. وكانت هذه (فاتح الخير) وهي سفينة شراعية لأعالي البحار تم بناؤها في العام 1938. وكان ثنيان الغانم قد أوصى بعمارتها وطلب أن يقوم على تصميمها وعمارتها علي عبد الرسول بإشراف الأستاذ أحمد بن سلمان يساعده في ذلك 18 نجاراً. ويبلغ طول (فاتح الخير) 95 قدماً وعرضها 27 قدماً وحمولتها 226 طناً وسرعتها 13 عقدة. وقد شاهدت (فاتح الخير) في معرض السفن الكويتية في العام 1998، في الدوحة.

وكان أكثر أنواع البوم ذات الحجم المتوسط شيوعاً تلك التي تقوم بوظيفة سفينة شحن تحمل خشب المنجروف من شرق إفريقيا وخشب الساج من الهند. وكان بعض تلك المراكب، وتعرف عند الكويتيين باسم بوم القطّاع أو يقولون القطاع وحسب[41] يقوم بنقل

40 مقابلة، 5 مايو/أيار 1998، وحسبما ذكرت في الملاحظة التي أوردتها في بداية الكتاب، فإن كافة الأسماء التي وردت قد كتبت حسب نظام النسخ المعتمد في الدولة؛ ولذلك يتبع الحجي هذا النظام لكن عند إشارتي إلى أعماله، فإنني أتبع النظام الذي تأخذ به مكتبة الكونغرس ـ (al-Hijji 1988 ،1997) .

41 لا يعكس هذا المصطلح طراز سفينة في حد ذاتها وإنما هي كلمة تصف وظيفة تعني «عبوراً»، أي أنها مركب بحري عابر للمحيط. على أن ثمة اسماً يعود إلى العصور الوسطى لطراز سفينة تدعى القطاع (الجمع: قطائع) وذكرها بافقيه الشحري (Shihab 1987:45-55)، فيما يتصل بالبرتغاليين في المكلا وشهر، وعرّف مور هذا الطراز (Moore 1925, 76:) بأنه شبيه بالكوتية الهندية (يكتب بشكل Kotia أو Cotia ، أو كوتية العربية). وربما يكون الاسم موضوعاً لأسباب عملية تقتضيها الحداثة والاستخدام. وقد سجله ابن ماجد (Tibbetts 1981:18) وإن كان سيرجنت يشكك بوجوده في زمنه ويرجح بأنه مركب من مراكب البحر الأبيض المتوسط (1963: 135) ظهر كما تقول المصادر الإسلامية ما بين القرن الخامس/ الحادي عشر والسابع/ الثالث عشر، لأن القطاعة أو القطاع (الجمع: أقطاع) كلمة تصنيف عامة تستخدم في الإشارة إلى مركب متوسطي، انظر Agius 1998:187.

الصخور أو الحجارة والاسمنت والحديد والجمال إلى موانئ الخليج. أما ناقلات الماء فكان الكويتيون يسمونها في كثير من الأحيان: (بوم الماء). وكانت السفن الشراعية تقوم بنقل الماء من شط العرب قرب البصرة إلى خزانات الماء في الكويت حتى أوائل الخمسينات، حين أقيم معمل التحلية في الشويخ (Hawkins 1977:40). ولكن لم تكن استطاعة (البوم القطاع) أو (بوم الماء) لتتجاوز المائة طن، وكان الطرازان كلاهما بحالة من المتانة تجعلهما يحتملان التعامل مع الرياح وأمواج البحر (الحجي 1988:41).

وما تزال أصول اسم «البوم» لغزاً[42]. ولم أتمكن من تحديد الاسم في أي مدونة، بل ولم أجده في قواميس اللغة العربية. ويبدو أن تأكيد ياجيما (Yajima 1976:22) بأن كلمة البوم جاءت من po أو bo الصينية و po اشتقاق من كلمة ماليزية أو من كلمة من لغة أخرى في جنوب آسيا تعني المركب البحري إنما هو ضرب من المبالغة. وهناك ما يغري بالأخذ بالاعتقاد الشائع بأن الاسم العربي للسفينة يعني طائر البوم المعروف. ولكن لئن عرفنا بعض الأمثلة في القرون الوسطى على إطلاق أسماء الطير على أنواع من المراكب مثل «الحمامة»، وهي سفينة النقل. و«الطيرة» وهي المركب السريع، كما أورد المقدسي (Agius 1997: 324, 328)، و «الغراب»، الذي سلف ذكره، فليس من المقبول ثقافياً من العرب نسبة الفأل السيئ الذي يرتبط بالبوم إلى سفينة أو مركب.

يقال إن البوم قد أخذت شكل البدن من الفترة السابقة للبرتغاليين، ومن ذلك ما تبديه من وجوه الشبه بالسفينة التي تعود إلى القرن السابع هـ/ الثالث عشر م وتظهر في المنمنمات التي تزين مقامات[43] الحريري (ت 1121—2م) من شكل البدن كالبطن ودفة السفينة المرتبطة بقائم المؤخرة. ومن مظاهر هذه السفينة التي تعود إلى القرون الوسطى المقدمة العالية المستقيمة التي تميل بزاوية 45 التي تشاهد في البوم الحديثة. وإنه لأمر محير فعلاً أن تحمل البوم

42 نصادف في كتاب ابن مجاور (ت1291م) «تاريخ المستبصر» كلمة بومات (1954:124م) في صيغة الجمع وإن افتقر هذا القول إلى الوضوح لأننا نصادف في مواقع أخرى من النص كلمة بورم وبورمات حيث أضاف النساخ حرف /ر/ (المصدر السابق، 299 وكلمة بورمة burma (من أسماء القِدْر) تعني طرازاً من القوارب ذكره المقدسي (1906,III:32) وربما يكون سفينة مستديرة Agius 1121—2.

43 قارب عراقي لنقل المسافرين مدبب النهايتين يبين بوضوح الألواح المخاطة معاً. والصاري المتقدم والمركب مجهز بأشرعة مربعة صغيرة، ومرساة صغيرة ذات أربعة رؤوس وصف من وجوه التجار الذين يتطلعون من نوافذ BN,MS Arabe 6094.

ذراع المقدمة (الصاري المائل في مقدمة السفينة) الذي يعتقد بأنه من رواسب السفن القديمة. وقد قدم الشخص البارز فوق المؤخرة الوسيلة لتثبيت الصاري العلوي الأمامي Kemp). (1992:102-3 ويذهب ميور (Muir 1955:358) إلى أنه لا يمكن اعتبار الدليل المستمد من الصور برهاناً نهائياً؛ فقد نجد دلائل تشير إلى كيف كانت الأمور تبدو يومذاك، إنما ينبغي التحلي بكثير من المثابرة على التعامل مع العمل الفني بروح من الأناة. وفي حالة سفينة الحريري فإنه على صواب إذا راوده شك بمعرفة الفنان بالبحر قبل عقد المقارنات مع المراكب التقليدية العصرية. ذلك أن وجوه التشابه عارضة لأن تصميم البدن في البوم الحديثة هو تعديل كويتي يعود إلى وقت مبكر من القرن العشرين[44]. ذلك أن البوم، من حيث تصميم البدن مأخوذ عن سلفه المركب الهندي الصنعة، (انظر ماسيلي) الدنجي dhangi الذي يرجح دخوله الكويت، على ما أفادتني مصادري الكويتية، في القرن الثامن عشر. وبالرغم من التحفظات التي أبداها ميور فقد يكون ثمة سند للنظرية القائلة باحتمال أن تكون الدنجي من سلالة سفن القرون الوسطى مثل السفينة المصورة في «مقامات» الحريري وكتاب «صور الكواكب» للصوفي (Nicolle 1989:173-4) وجدير بالملاحظة وجوه التماثل في خشب المقدمة الأفقية بين الدنجي و«السفينة» في المنمنمات التي تزين مخطوطة «مقامات الحريري».

سلف المركب الهندي–الباكستاني

كان المركب الكويتي دنجي (الجمع: دناجي)، ويسمى أحياناً الدنجلي، مدبب الطرفين ذا صاريين يعتليان ظهره قبيل المؤخرة ويزن ما بين 60 و 200 طن؛ أما صدر المركب فكان منحنياً قليلاً، ومثل الكوتية كان له رأس طير والمنقار موجه إلى الأمام عند رأس المقدمة وهذه علامة مميزة أخذ بها الكويتيون. وكان المركب ذا ميل عند المؤخرة، وخطوط مائلة أكثر مما للبوم ودفة طويلة مع ذراع. وكان المركب من طراز الدنجي الهندي الباكستاني الأقدم يجعل عدة الدفة «أربعة أقدام فوق قائم المؤخرة والذراع» والمراد منها، كما يعلق هوكينز (Hawkins 1977:105) أن يوجه عامل الدفة المركب إذا كان ينقل حمولة ثقيلة مكدسة على

44 تم تسجيل بوم لأول مرة يوم 6 ديسمبر/كانون أول 1903 بيد السائح السويسري يوهان لودفيغ بوركهارت وهو أحد أبرز زوار بلاد العرب، انظر: CDRAD/ Dutch Archives (Burckhardt bibl no 4.009) 1906 p1.

السطح، من وضع إلى آخر بإمالة الدفة حسب الضرورة.

وقد كتب القبطان جينور (Jenour 1791:36) أثناء رحلته إلى الهند أن الدنجي الهندية (رسم الاسم هكذا دينجي dinggee) «الشيء الأكثر ثقلاً وإزعاجاً وصعوبة»، وقع عليه على الإطلاق؛ ومع ذلك كله بدا المركب سريعاً بشكل لا مثيل له[45]. ويرى هورنيل (Hornell1946:199-200) أن الدنجي طراز فارسي– عربي بصورة أساسية، لكن تبناها، كما لاحظ، معمرو السفن الذين يملكونها في مينائي السند وكتش. أما القلافون الذين تحدثت إليهم في الدوحة (الكويت)[46] فما كان لهم أن يؤيدوا هذا القول على وجوهه كافة؛ فقد كانت ذكرياتهم عن هذا المركب تعتمد على ما سمعوه من آبائهم وأجدادهم، وأهم ما يحملونه من تلك الذكريات أن (الدنجي) يعمَّر على الساحل الهندي ما بين كراتشي وكاليكوت وأنه عندهم هو البوم العربية. وثمة الكثير من العوامل المشتركة بين البوم، من حيث تصميم البدن، والدنجي الهندية الباكستانية، وللمرء أن يفترض مطمئناً بأن الدنجي هذه كانت سلفاً للبوم الكويتية. بيد أنها انفصلت عن الدنجي واتخذت بعض الملامح الخاصة بها حين كان البناؤون ومالكو السفن الكويتيون يقومون بزيارة جنوب غرب الساحل الهندي في أواخر القرن التاسع عشر. وكان الاسم العربي رمزاً أُتخِذ ليكون ممثلاً لبداية جديدة في صنع المركب.

ولقد أشار بعض البحارة الكويتيون والبحرينيون الذين تحدثت إليهم إلى مركب شراعي يطلقون عليه اسم الدنجية (الجمع: دناجي) وقالوا أنه مطابق للدنجي. ونحن نعلم مما توفر لنا من المقابلات التي أجراها تيبيتس (Tibbetts1981:48) مع معمري السفن الخليجيين أن الدنجي التي عُمِّرت في صور ويسميها العمانيون (صور) أو (صورية)، كانت تعرف فعلاً بالدنجية، وهي مركب ذو صار واحد ومقدمة واطئة وسطح مؤخرة مرتفع (الصورة 17).

45 الناوري nauri الهندي قارب آخر يشبه البوم والدنجي.

كان بناؤه على ساحل كاثياوار: رأس مقدمته مزين برأس ببغاء منحن وتاج مثل الكوتية ولكن دفة القيادة تختلف قليلاً عن أخواتها من السفن الشراعية، (انظر Hornell 1946:200) وكانت (الناوري) سفينة تجارية تتردد ذات يوم على موانئ الخليج. وقد وصفت بأنها أسطوانة خشبية هلنسية قروسطية وسفينة بحرية لإنكلترا في القرنين الثالث عشر و الرابع عشر: وفيها يرى المرء المقدمة ذات الميل المستقيم وقائم المؤخرة ودفة القيادة معلقة على قائم المؤخرة وسطح السفينة منخفض وامتداد رأس المقدمة مستوٍ (Howarth 1977:23-24).

46 مقابلة مع خليل بن رشيد وحسن عبد الرسول، 14 فبراير/شباط 1985.



17

(الدنجية) وفق وصف باريس (1481، اللوحة 4)

وتظهر هذه الكلمة في كشاف المفردات العمانية الذي وضعه جياكار (Jayakar1889:662) على أنها نوع من القوارب يدعى دنغي، ويعني طرازاً مختلفاً أو نسخة مصغرة عن (الدنجي) أو (الدنجية) الأكبر حجماً؛ ويورد الدجيلي (Dujayli1912:89) في حديثه عن القوارب العراقية اسم (الدنجية) ويصفها بأنها سفينة كبيرة تستخدم على وجه التحديد في البصرة[47]. وربما كان ثمة صلة صوتية أيضاً مع (الدنجية) إنما لا توجد علاقة من حيث التصميم مع (الدانق) في الدجلة (الجمع: دوانج) التي يسميها بعض العراقيين «العانية» المصنوعة من خشب الساج ويصل طولها حتى 13 قدماً وتستخدم كعبارة تتسع لما بين 6 و 10 ركاب. على أن الوصف الذي يقدمه ريتر (Ritter 1919:138) عن هذا (الدانج) أكثر دقة: قارب يجري في دجلة يتسم بمؤخرة مرتفعة بشكل ملحوظ وطاقة حمل تبلغ 10 طغار[48]. ولربما يكون هذا مطابقاً صوتياً للدانق (الجمع دوانج)، وهو «قارب صغير

47 الاسم مدون على النحو التالي digniyya حيث حدث تبديل بين /g/ و /n/ ليصبح الاسم dingiyya (انظر Kindermann 1934:29).

48 وزن عراقي يعادل 2000 كيلو غرام، وفي البصرة 1537 كيلو غرام (Wehr 1966:561).

ضيق للصيد والتسلية» قد استخدمه الكويتيون في العشرينات من القرن العشرين (Kindermann1934:29).

الصلة ما بين (الدنجي) و(الترنكي)

إن عبارة الدنجي العربية مشتقة من الكلمة الهندية دينغا أو دونغا، وتعني قارباً كبيراً أو مركباً شراعياً وحيد الصاري أو قارباً يستخدم في السواحل، وصار يستخدم الآن في الإشارة إلى قارب صغير على ساحل الهند الغربي[49]. فكيف لنا أن نبرر زعم هورنيل (Hornell 1946:200) بأن هذا القارب يتحدر من السفينة هرمز المُخاطة التي بلا سطح (بصارٍ واحد ودفة) التي أورد ماركو بولو وصفاً لها في مذكراته (Travel 1982:52) ولكن المعلومات حول تصميم السفينة غير متوافرة ونحن لا نملك مصدراً آخر ليؤكد أو ينفي الفرضية التي أوردها هورنيل. وقد يكون أن التسمية العربية/ الفارسية والهندية تتصل بالمراكب المسماة في الوثائق البرتغالية[50] تراكوين Terraquin و(ترنكي) Trankey (tranki أوtranky أوtranquin) في الوثائق الهولندية[51] وتتضمن هذه الوثائق الهولندية إشارات تفيد بأن المركب إنما هو سفينة نقل بضائع[52]، وجنود[53]. فقد كانت مراكب التراكوين

49 كانت denga أو donga قارباً هندياً أصيلاً شبيهاً بالبلم، وله أحجام وأشكال مختلفة؛ والضئيل هو القارب الانكلو-هندي دينغي dinghy (وله أشكال متنوعة من التهجئة dingey, dingy, dingee, dinghee) أو القايق الصغير الذي يتحدر من القارب dengi أو dingi الهندي (قاموس أكسفورد OED 1982, I: 731).

50 . CDRAD/Portuguese Archives, AHG, Moncôes, liv, lois 9-llv, no 6

51 CDRAD/Dutch Archives, VOC 3184, 1766, 7 fol 8), 11 fol 17) 12 fol 18), 27 fol 51), 33 fol 61); ARA/Aanw. no 1889-23b fol 6; VOC 2864, letter no 1 to Isaak Sweers in Amsterdam 1756; VOC 2996 Kharg, November 1759, lois 8-9; VOC 2996 Kharg, November 1759, fols 10?11; VOC 9101 Masqat, 8 March 1758, fol 15.

52. CDRAD/British Archives, GD, G/29/7, 24 December 1746; GD, 52G/29/12, 24 July 1760 GD, G/29/13, 6 October 1761, 12 October 1761 and 7 December 1761; GD, G/29/14, 14 November 1761; GD, G/2915, 17 March 1769; GD Secretariat Inward Letter Book, vol 13, 18 November 1756.

53 CDRAD/British Archives, GD, G/29/17, 31 December 1751; GD, G/29/17, 5 August 1760 GD, G/29/20, 12 March 1772; GD, G/29/13, 16 October 1761.

تعمل في معظم الأحوال كمراكب حربية كبيرة؛ وهناك رسالة وردت فيها عبارة «110 سفن حسنة التجهيز بالرجال» ومزودة بالذخائر الحربية[54]. وقد كان العمانيون معروفين بمهارتهم في خوض البحار ولديهم عدد كبير من هذه المراكب، التي استخدموها في حصار جزيرة ديوئ في غجرات (ابن رازق 88:1871) ونحن نعلم مما ورد في يوميات غومبرون البريطانية أن الترانكيات زوارق حربية يملكها عرب، وهم عشيرة الجلفار التي تسكن السواحل[55].

كما أننا نصادف اسم الترنكي في عدد من روايات الرحالة المحدثين: التي تذكر أنها سفينة شراعية تجارية كبيرة تعمل بين ساحل الهند الغربي و«المخا» على ساحل البحر الأحمر، وهي مراكب بلا سطح مدببة الطرفين بأبعاد كبيرة وحمولة تتفاوت ما بين 70 و 100 طن؛ وقد لاحظ مايلز (Miles 1994:413) أن القارب طويل وعريض جداً؛ وقائم مقدمة منخفض ومؤخرة مرتفعة جداً، ويشبه في بعض الوجوه مركب (البدن) (انظر الفصل الخامس)؛ أما الطراز الأصغر فقد جرت مقارنته بالبغلة، وقد دأب العمانيون العرب على استخدامه في الرحلات من جدة إلى البصرة[56]. ويفيدنا أحد المصادر بأن أجزاء من (الترنكي) كانت تخاط معاً فيبدأون بالألواح أولاً، ثم تثبت الأضلاع؛ وعند الإبحار نجد أن مرونة الألواح توفر لهذه (الترنكيات) مزايا تفوق تلك المثبتة بالمسامير (Chesney 1850,II:645-6) وأما الخشب المستخدم في عمارة هذا المركب فمن مصدر محلي ولا يعتقد هورنيل Hornell (1942:32) بأن المركب يتمتع بجمال ملحوظ.

وقد تكون كلمة (الترنكي) كلمة عامة تقال في الإشارة إلى كل مركب مفتوح أو مدبب الطرفين. وإن محاولة يول وبورنيل (1994:937) ربط الكلمة بكلمة ترينكالدور trincaldor البرتغالية، التي تشير إلى «مركب معين قاعه مسطح يستخدم في السواحل ومؤخرته عالية» أو إلى الترينكارت الإنكليزي، وهو «قارب يستخدم في صيد الرنكه في القناة الإنكليزية»

---

54. CDRAD/British Archives, GD, G/29/14, 18 November 1761.

55. CDRAD/British Archives, GD, G/29/21, 10 February 1774.

56. ترجمة كتاب نيبور وصف بلاد العرب (CDRAD/ Dutch Archives. Niebuhr's Description of Arabia 8 :4771) يذكر نيبور (الترنكي) والطراد باعتبارهما اسمين للقارب ذاته.

ليست إلا إدعاءً واهياً لا يلقى سنداً يؤيده. أما محاولة هورنيل (1942:32) برد كلمة (ترنكي) إلى الكلمة الهندية دانجي dhangi فجديرة بالاعتبار. ولدينا هنا احتمالان: أ) احتمال أن الحرفان /d/ و /g/ الهنديان في كلمة denga يصدران صوتاً مرتعشاً في النطق وكأنهما /tr/ و /K/ فتلفظ الكلمة وكأنها tranki. ب) أن تكون الكلمة (ترنكي) tranki أو (تارنكي) Taranki مصطلحاً هندياً يتعلق بالفعل taran، أي «يعبر»، يسبح[57]. وكلا الاحتمالين قائم ومع ذلك فإن النظرية القائلة أن المصطلح العربي مأخوذ من الكلمة trankeh ترانكه الفارسية (وتعني المركب المدبب الطرفين الذي لا سطح له والمستخدم في صيد اللؤلؤ)[58] ولا صلة له بأي تأثير هندي أقوى.

الأخت (جالة)

وأخيراً هناك، في عائلة البوم، ما يطلق عليه الكويتيون والبحرانيون على العموم اسم (جالة) chala (الجمع: جاجيل أو جاشيل)، وهو قارب مدبب الطرفين له سطح كامل وله رأس مقدمة ومؤخرة حادة شبيه بالبوم وإن يكن أصغر حجماً (1988:46 من الحجي) مع ألواح طولية بارزة قرب المؤخرة. وقد جرت عمارته في الكويت والبحرين، بل وعلى ما قيل لي، على يد إماراتيين في الشارقة أيضاً؛ ولكني لم أتمكن من التحقق من هذه الرواية من أي من الخليجيين العرب[59]. وقد أخبرني في عمان محمد سعيد البلوشي[60] وهو باحث في التراث القطري، أن الجالة كانت تقوم بوظيفة سفينة نقل، فتنقل الصخور المرجانية لبناء

57 اشتقاقات الفعل قدمها الكابتن ستافورد بترووت هاينس في تقريره عن ظفار
Memoir of the South and East Coasts of Arabic, Journal of The Royal Geographic Society (1845), see Ward 1987:478,488

58 OED 1982, II: 3377؛ في ما يتصل بصيد اللؤلؤ: تعني ترنكه الفارسية «السلة التي يعلقها الصياد برقبته لجمع اللؤلؤ فيها»(مقابلة مع الحجي في الكويت، 5 مايو/ أيار 1998).

59 تنتسب الجالة chala (او البتاعة)، حسبما أفادنا المؤرخ عبد الرحمن مسامح الذي التقيته أثناء زيارتي البحرين (جرت المقابلة يوم 21 أبريل/ نيسان 1991)، وقد قال إن هذا قارب يعمل في الميناء وقادر على حمل شحنة ثقيلة. والاسم الذي يطلق على هذا القارب مصطلح وظيفي يبدو أنه كان معروفاً لدى البحرينيين من أهالي المنطقة بوصفه قارب نقل بضائع مسطح القعر إنما ليس له اسم توصيفي خاص.

60 مقابلة في 23 أبريل/ نيسان 1992.

البيوت (لأن هذه المادة هي الوحيدة المتوفرة للبناء). كما أن هذا المركب كان يقوم أحياناً بمهمة العبَّارة. وكان يستخدم في الإمارات في أعمال الغطس لصيد اللؤلؤ والتجارة لمسافات قصيرة. ولفظ الكلمة على أشكال عديدة في الكويت والبحرين: (التشّالة) أو (تشال) والجمع (تشاشيل) أو (تشايل) وفي الشارقة (جياله) أو (التيشالة) أو (تشّالة). أما أصل كلمة جالة فيمكن وصلها بالهندية[61].

خلاصة القول: حلت البوم المدببة الطرفين المعروفة في القرن العشرين محل البغلة العملاقة والغنجة، وكلتاهما تعودان إلى القرن التاسع عشر وأصبحت، البوم، المركب التجاري الرئيس الذي يعبر المحيط في الخليج. وكان الهيكل المشترك بين الأنواع الثلاثة يتسم بضيق المركب والعرينه العميقة وارتفاع سطح المؤخرة. وكانت البوم تصميماً موفقاً وأقل تكلفة من البغلة وأسرع كثيراً منها: وقد جرى تصميمها بالإقتداء بطراز الدنجي الهندي، والأرجح أن لهذا علاقة نسب بالترنكي العربي الذي يعود عهده إلى القرنين السابع عشر والثامن عشر. وغالباً ما يأتي ذكرها في يوميات الأوروبيين وتقاريرهم. كذلك كثيراً ما تشير روايات الرحالة في هذا القرن إلى مئات الأبوام التي ترسو في موانئ الكويت والبحرين والدوحة (قطر) ودبي ومطرح وصور، وهي تتهيأ لرحلات إلى الهند وشرق إفريقيا. وما زالت البوم المهيبة، وإن لم تكن عربية، تنتقل بين مياه دبي وساحل إيران، وبعضها لا يزال يبحر في ما وراء مضيق هرمز.

61 إشارة إلى الجالة الفارسية، وهي قارب من قِرب منفوخة (Steingass 1977:350) إنما يبدو أنه من طراز مختلف تماماً.

5
السفن الشراعية لصيد السمك واللؤلؤ

«ونبكيها لما نراها»

سعيد حداد، شاعر إماراتي من كلبا(1)

السفن متعددة الاستعمالات

كانت سفن الصيد الأكثر شيوعاً في شمال الخليج وعمان هي (السَّنْبُوق) و(الشُّوعي) و(الجَالْبُوت) و(البَدَن). وكلها فائقة المرونة لتعدد استعمالاتها. وكان المسمى بالبدن أكثر المراكب العمانية تميزاً، ولم تكن شهرة هذا المركب تقتصر على أدائه في الصيد وحسب وإنما تمتد إلى التجارة الساحلية. كذلك كانت مراكب (السنبوق) و(الشوعي) و(الجالبوت) تستخدم بأعمال التجارة ونقل البضائع، إلا أنها ظلت طوال سنين عديدة تقوم بالأعمال المتصلة بصيد اللؤلؤ فأحالت المنطقة إلى شريان تجاري نابض. ومن بين هذه السفن أصبح (الشوعي) اليوم الأكثر شيوعاً في الخليج العربي وعمان، لتميزه بالبساطة والأناقة.

عائلة (السنبوق)

إبان زياراتي لأقطار الخليج كنت أحمل دائماً الانطباع بأن ثمة (سنبوق) (اللفظ الشائع سنبوك)[2] واحد للصيد، ولكن كان هناك، في الواقع، عدد من التنويعات من حيث التصميم. أما النمط المعروف في شمال الخليج فهو الذي يتسم بمقدمة واطئة مقوسة شكلها شبيه بالسيف الأحدب. كما يعرف بمؤخرته المربعة المرتفعة التي تبدو في شكل ترس (Hawkins 1977:60) وتزينه نقوش بشكل وردة وتويجات. والسنبوق العماني يكاد يكون مطابقاً له، لكنه لم يعد مستخدماً اليوم، وكنت قد شاهدته راسياً على شواطئ الباطنة؛ ولهذا الطراز مؤخرة أعلى وأضيق من سواه وأخبرني الصيادون أنه مجرد من التزيينات، ومع ذلك،

1 جرت المقابلة معه يوم 17 أبريل/ نيسان. يرثي الشاعر السفن الشراعية المهجورة على الشاطئ.

2 إن القاف في سنبوق تلفظ لدى عرب الخليج بصورة تجعلها أقرب إلى الكاف. ولقد أخذت بكلمة سنبوق لأنها المعتمدة في المصادر الحديثة باللغة العربية الفصحى.

فإن السنابيق الصورية التي رأيتها كانت مؤخرتها مزينة باللونين الأزرق والأبيض.

وقد لاحظت في الصور التي رأيتها لسنابيق تعمل في صيد اللؤلؤ في شمال الخليج أن لها عرينة (بيص) قصيرة. وكان ذلك مما أثار حيرتي حتى التقيت بعض العاملين في عمارة السفن الشراعية فيما كانوا يصلحون سنبوقاً قديماً أثناء زيارتي للدوحة (قطر)[3] ، وسألتهم عن السبب. فكانت إجابتهم أنهم يعتقدون أن العرينة القصيرة تجعل المركب مناسباً للمياه الضحلة حيث توجد مستوطنات المحار؛ وقد عرض أحدهم ملاحظة هامة، إذ قال إن هذا وضع مثالي للمناورة والالتفاف السريع المتكرر باستخدام المجاذيف فبذلك تزداد السرعة بأقل الجهد. وهذا قول سليم لأن مراكب السنبوق في البحر الأحمر ذات العرينة الأكثر حدة تبدو أقل قدرة على المناورة في المياه الضحلة.

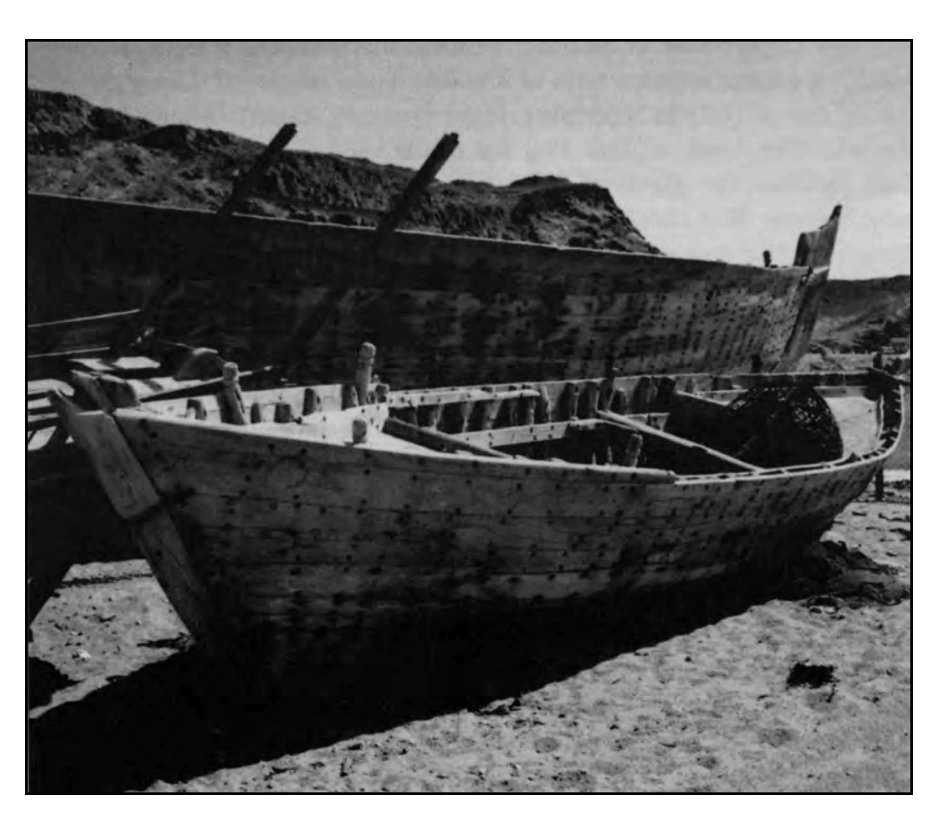
وقد سألت في آخر رحلة ميدانية إلى الكويت الباحث في القوارب يعقوب الحجي[4] عن رأس المقدمة المنحني الذي تغمر المياه الكثير منه. ويبدو من إجابته أن الرأس قد صمم هكذا ليفيد أكثر من القوة المائية، وذلك على النقيض من الطراز اليمني الذي يتسم بتقوس أقل وضوحاً مما يجعله أبطأ من سواه.

وكان هناك طراز آخر من السنبوق يتسم بأنه مدبب الطرفين. وقد تذكر محمد عبد الله الصقر[5] الذي كان ذات يوم من معمري السفن الشراعية في البحرين أن البحرينيين كانوا يفخرون أيام شبابه بالسنبوق المدبب الطرفين: وكان الطراز ذو المؤخرة المربعة كما يقول، تعديلاً لاحقاً، ولم يشهد إقبالاً عليه في بقية مناطق الخليج إلا في السنوات الخمسين الأخيرة. وقد وُجِد الطراز المدبب الطرفين في جنوب غرب عمان، في منطقة ظفار وإن كان يُنسب إلى اليمن أو البحر الأحمر. بيد أن هوكينز (1977:76) ألمح إلى أن العدنيين على الخصوص كانوا يستخدمون في فترة ما المركب ذا المؤخرة المسطحة (الصندوقية أو المربعة) ولم يستبدلوه إلا مؤخراً بالطراز المدبب الطرفين.

3 ليس لدي سوى أشرطة تسجيل وحسب لتلك المقابلات؛ إذ أنني، لسوء الحظ، فقدت بعض أوراق ملاحظاتي الميدانية التي تضم أسماء الملاحين الذين قابلتهم يوم 21 أبريل/ نيسان 1992.

4 مقابلة في 5 مايو/ أيار 1998؛ انظر الحاشية 40 (الفصل الرابع).

5 مقابلة في 22 أبريل/ نيسان 1991.



18

سنبوق صغير مدبب الطرفين في سدح، ظفار (عمان)

ولقد وقعت على سنبوق مدبب الطرفين ملقى على الشاطئ وغير مستخدم (الصورة 18) في سَدَح على ساحل ظفار؛ وأخبرني بحار من المنطقة أن هذا القارب هو الوحيد الباقي في المنطقة كلها بعد استبدال الكثير من السفن الشراعية بالقوارب المصنوعة من الفيبرغلاس التي يسمونها طرادات. وقام دليلي المرافق سالم عامر نسيب العامري، المختص بعلم الآثار من موسكو، باصطحابي لمشاهدة حطام قاربين مخيطين من طراز السنبوق[6] في طاقة شرق صلالة. ولقد أدهشتني أناقة هذين القاربين المهجورين في مقبرة، واعتقدت أنها ربما كانت المكان الأفضل لهما. وغني عن القول أن الإنهاك والتآكل باتا ينالان تدريجياً من الخشب ولن يمض إلا عقد من الزمن حتى يكونا قد تلفا؛ فما هما إلا تذكار من قوارب صيد، «السنبوق الظفاري»، أو «السنبوق المُخيَّط» كما سجله رحالة سابقون

6 تصبح القاف لدى أهالي ظفار على العموم أقرب إلى الكاف وهكذا فإن السنبوق تلفظ سنبوك.

(عبدالله 1987,III:75). وقد لاحظ فولكارد وكروفورد عن دونالدسون (Donaldson 1979:80) أن «سنبوق» الصيد هذا يشابه قارب المسولة (masula) الهندي[7] الذي يجري في الأمواج المتكسرة عند الشاطئ، فكلاهما المقدمة وقائم المؤخرة فيه مستقيمة وتنحرف بنفس الزاوية تقريبا[8].

وأخبرني بشير سعيد ربيع[9]، وهو ناخوذة في الستينات من عمره، من مرباط شرقي صلالة أن السنابيق الظفارية كثيراً ما تكون قوارب ساحلية صغيرة تحمل ما بين 5 إلى 10 ركاب: «كنا ندعوها كَمباري أو كُمباري»[10]. وإن كان سعيد مسعود محمد المشيني، مدير التراث في صلالة[11] يعتقد أن (الذواكي)، وهي كلمة جبالية[12] متداولة محلياً وأكثر دقة من حيث دلالتها إذ تعني «القوارب المستخدمة في ربيع موسم الصيد» (من يوليو/تموز إلى سبتمبر/أيلول)، أي فترة الرياح الموسمية– وتعرف محلياً بالصرب[13]. وكان القارب كمباري (الصورة 19أ) يصنع من أخشاب المانجو المستوردة من مليبار، فتجري خياطة ألواحه وشدها إلى بعضها (الصورة 19ب) بحبال من ألياف جوز الهند، وقد تذكر معظم الصياديين المخضرمين الذين تحدثت وإياهم في ريسوت كيف كانت تُنزَّل الأوتاد (المسامير

7 يجد القارئ تفاصيل عن القارب المخاط ماسوله المدراسي في (Mookerji 1912:23b) وفي: (Edye 1835:8-9) وفي اللوحة رقم 6 تصميماً جزئياً للقارب في (Hornell1920:174)، وانظر أيضاً (Kentley 1985:303-17) .

8 شاهد (Donalson (2000: 17 السنبوق الظفاري في صلالة أثناء قيامه بأبحاثه هناك في 1977. على أنني لم أشاهد سنبوقاً مخاطاً أثناء زيارتي ساحل ظفار في نوفمبر/تشرين الثاني 1996، سوى حطام السنابيق المهجورة التي سبقت الإشارة إليها.

9 مقابلة يوم 16 أبريل/ نيسان 1996.

10 النسخة العربية القروسطية هي قنبر، كُنبار، قِنبار (Dozy 1967,II,408) أو قُنبار، وأصل الكلمة المصطلح العربي أو الفارسي قنب وهو نوع من النبات تصنع منه الحبال وما شابه (الزبيدي 1985,IV:81)، ومن هنا صارت الكلمة تعني القارب المخاط بحبال القنب، انظر وصف لين (Lane 1984, II :2566) المفصل، وإن يكن مصطلح قنبر (وأشكاله المختلفة) ظفاري تعارف عليه أهل المنطقة: وقد استخدمه ابن بطوطة (1968,IV:827) في سياق حديثه عن جزر المالديف.

11 مقابلة، 18 نوفمبر/تشرين الثاني 1996؛ كذلك تهجئة المؤلف في نظام مكتبة الكونغرس المعشيني (1992)، وانظر الحاشية 40 (الفصل الرابع).

.12 عربية (المفرد ضاقية، الجمع ضواقي)؛ ثمة أمر بارز شائع في عدة لهجات عربية هو الانتقال من /ض/ بالعربية الفصحى إلى /ذ/ بالعامية [الأصح قلب حرف /ض/ إلى /ظ] كما هو الحال في لفظ ظفار.

13 بين لي المشيني، على كل حال، أن الذواكي هو تحديداً مصطلح يراد به موسم صيد السردين خلال الشهور من أكتوبر/ تشرين الأول حتى منتصف ديسمبر/كانون الأول؛ ولكن الاصطلاح يتوسع حضارياً ولغوياً ليعني عندئذٍ القوارب المخاطة.



19 أ

مراكب القمباري بألواحها المخيطة ، طاقة، ظفار (عمان)



19ب

داخل القمباري مع أنماط الخياطة حول الألواح، طاقة، ظفار (عمان)

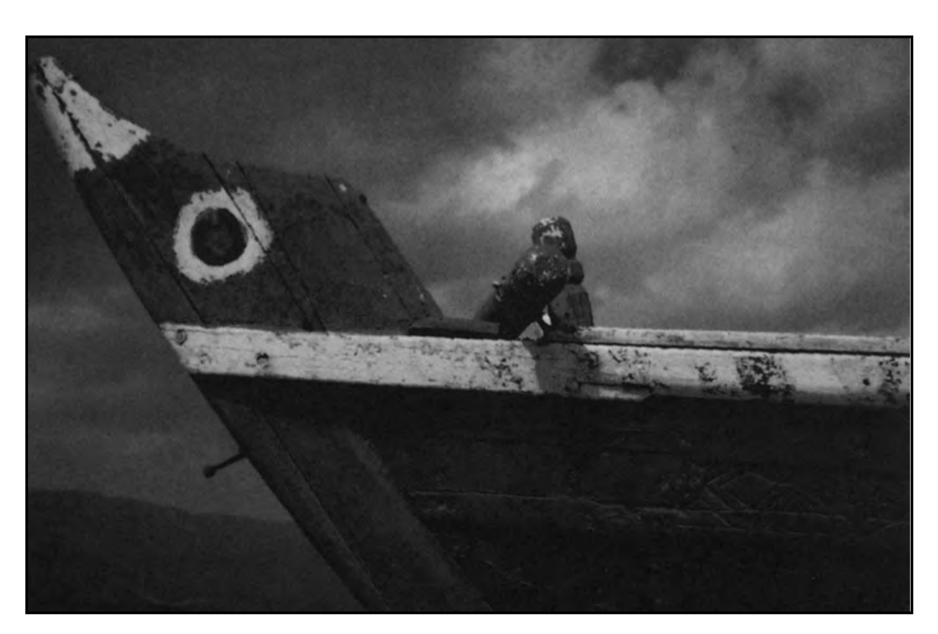
الخشبية: دسار). في ثقوب مُعدَّة في الألواح سلفاً لشد الخيوط إلى بعضها بشكل وثيق. وكانت الأوتاد تصنع من خشب محلي (الحفوت) الذي يُجلب من الجبال إلى الساحل على ظهور الحمير أو الجمال؛ حيث يترك ليجف لمدة اثنى عشر شهراً ثم يقطع ويقلم بشكل أوتاد. وعلمت أنه كلما ازداد خشب الأوتاد جفافاً كان فعله أقوى في تثبيت الألواح ثم تدهن تلك الألواح وأماكن الخياطة بالقطران لتمسك بها بقوة وتمنع الماء من التسرب إليها. وقد لاحظ المشيني أن البدن والصاري والدفة كانت تصنع على العموم من خشب النارجيل (شجر جوز الهند) كما تصنع الحبال من ألياف النارجيل أيضاً. أما الأجزاء الأخرى مثل الأضلاع فكان الظفاريون يستخدمون في صنعها الأشجار التي تنمو في المنطقة مثل الأرير والعثاب[14] والمجاذيف من خشب شجرة الكليت؛ أما المقدمة وقائم المؤخرة فكانا أثخن من ألواح البدن. وكانت مراكب السنبوق المخيطة المدببة الطرفين تعمَّر لتقاوم أعنف عواصف المحيط الهندي. وتتم تغطية الألواح المخيطة بزيت كبد السمك؛ وبناء المركب بالخياطة يجعله مرناً أمام الأمواج المتكسرة ويدوم أطول من المراكب التي تثبت ألواحها بالمسامير الحديدية التي تجعلها قاسية وتنكسر بسهولة[15]. وقد وجد (الكمباري) من عدن على طول ساحل اليمن وحضرموت وظفار. كذلك كان الصيادون من ريسوت يبحرون على السنبوق دائماً. وقد تذكر سعيد سليم جعفري[16] السنبوق المخيط الذي يعمل بنظام الحبل مثل (البدن) و(البقارة) (انظر موضعه في قسم لاحق)؛ وكان السنبوق مجهزاً بالمجاذيف كما يعمل بالأشرعة المثلثة الشكل والمربعة. وطول المركب يتراوح عموماً بين 24 و 40 قدماً ومتوسط عدد الطاقم يتراوح بين 4 و 8 صيادين يعملون عموماً في صيد العومة (السردين) ويجعلون منه غذاء للحيوانات وسماداً للتربة[17].

14 عظاب في العربية الفصحى الحديثة، انظر المعشيني (1992:95) لاحظ حرف الطاء الصامت بعد حبس النفس يتحقق في حرف الثاء [الظاء] كما يلفظ في ظفار، صامت يخرج ساكناً من بين الأسنان.

15 كذلك تدهن السفن الشراعية المثبتة بمسامير بزيت السمك. وأثناء العمارة يعمد الصناع البحرينيون إلى مسح ألواح الأخشاب بعصير التمور المعتقة وتسخينها لإكسابها مزيداً من المرونة. وقد كان هذا العمل شائعاً: وأخبرني توم فوسمر في رسالة شخصية (29 أبريل/ نيسان 2000) أن النجارين عمدوا أثناء بناء المركب الشراعي المخاط المسمى صحار (Severin1982) إلى تطبيق هذه الطريقة بصورة جزئية.

16 مقابلة، يوم 19 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

17 العُومة، نوع من سمك السردين يجري صيده بمقادير كبيرة على الساحل العماني حتى منطقة ظفار على بحر العرب. كذلك يجري صيد البرية، وهو سمك صغير مثل البلمة يجفف تحت الشمس ويستخدم علفاً للحيوان.



20
رأس مقدمة سنبوق في مرباط، ظفار (عمان)

كان رأس المقدمة لبعض السنابيق الظفارية التي رأيتها في مرباط وسَدَح وريسوت في نوفمبر/تشرين أول 1996 مزيناً وموشى على الجانبين برسم الهلال ونجم فوق قرنين يشيران إلى الأعلى. وكان بعض المراكب يحمل رسماً يصور عيناً ودائرة بيضاء على سطح أزرق والرأس باللون الأبيض كما يظهر على السنبوق المصور هنا (الصورة 20). وفي سَدَح وريسوت رأيت بعض السنابيق مزيناً بآيات قرآنية أو ابتهالات دينية واسم المركب محفوراً على المؤخرة، وهذا تقليد، قيل لي، أنه معمول به في ظفار وحضرموت. أما السنبوق العدني فله ألواح مقوسة تمتد على طول صفيفات الألواح الطولية؛ وألواح المؤخرة المؤطرة مزينة بصور من مختلف الأشكال، بينما هناك أخرى مزينة بأشكال الهلال والنجوم. ولسوف تجد صفيفات الألواح العليا عند المؤخرة مطلية بالأزرق أو ألوان ترابية مع أطر بالأسود أو الأصفر أو الأبيض. وهناك صورة تجمع بين الهلال والنجمة عند رأس مقدمة المركب. وإني لم أصادف سنبوقاً عدنياً أثناء إقامتي في ظفار، ولكن هناك من أخبرني أن هذه السفن الشراعية تشاهد أحياناً في ريسوت.

ولقد أخبرني معمِّرو الداو، أثناء إقامتي في بلدة صور في ديسمبر/كانون أول 1996 أن

السنبوق كان حتى أواخر الخمسينات من القرن العشرين من أكثر قوارب صيد السمك واللؤلؤ التي تعمَّر هناك وفي الكويت. ووصفوه بأنه مركب كبير إلى حد ما، وهذا قول يؤكد ما وجده ريتر (Ritter 1919:137) في البصرة والخليج في مطلع القرن العشرين[18]. وتبين لي من التقارير الخاصة بالسنبوق الخليجي قديماً أن الكويتيين عمروا سنبوقاً كبيراً وفق أنموذج البغلة، بينما أخذ معمرو السفن الصوريون بتصميم الغنجة، سوى أن تلك التي قاموا بتعميرها حسب هذا النموذج كانت بلا زخارف وزينات. أما السنبوق الذي رآه فون نيمانز في العام 1858 فبدا «عريضاً فضفاضاً وعالياً بشكل غير مناسب»، والشراع المثلث بلغ من السعة حتى أنه غطى المركب كله (Yule and Burnell 1994:788). ويا له من مشهد جميل للناظر أن يرى سنبوق الصيد بأشرعته المثلثة الشكل وهو يجري فوق الماء بسلاسة فيما يقترب من الشاطئ محملاً بما اصطاده، وذلك قبل ساعة من صلاة المغرب. وكانت السنابيق الكبيرة والمتوسطة الحجم مجهزة بصاريين، أما الأصغر فلها صاري المضين فحسب. وتتراوح أوزانها بين 30 طناً للمركب الأصغر و 200 طن للأكبر الذي يزيد طوله عن 70 قدماً. وكانت السنابيق القلائل التي شاهدتها قيد العمارة في الكويت ودبي في الفترة ما بين الأعوام 1985 و 1995 من الطراز الأصغر بوزن يبلغ 50 طناً. وقد وُصِفَ (السنبوق) الحضرمي بأنه قارب كبير يبلغ ما بين 80 و 180 طناً، والزنجباري قارب صغير ذو صاريين (De Landberg 1920-42,III:1985). وقد لاحظ ريتشارد بيرتون (Richard Burton 1964,I:178) في العام 1855 سنابيق صغيرة ومتوسطة الحجم في البحر الأحمر، تتراوح ما بين 15 و 50 طناً؛ ووصف أحدها بأنه يبلغ 400 اردب (05 طناً) وله مقدمة ضيقة تشبه الوتد ومزود بصاريين يميلان إلى الأمام.

سنبوق اليوم وأصول الاسم

بلغنا أقدم ذكر للسنبوق من بزرك بن شهريار الراوية الذي جمع حكاياته مما جرى على

18 زار ريتر العراق بعيد نشر كاظم الدجيلي مقالاته عن المراكب والقوارب في [مجلة] لغة العرب (a1912، 93 103؛ b 1912: 152- 5؛ C 1912: 198- 205). وقد قام ريتر في مقاله Meosopotamische Studien 1. Arabische flussfahrzeuge auf Euphrat und Tigris, in Der islam (1919: 121- 43) ، بمراجعة اكتشافات الدجيلي واستدراك ما يكون قد استجد منذ وضع المقال.

لسان البحارة العمانيين والفرس والهنود. وذكر في إحدى تلك الحكايات ما جرى لأحد البحارة حين خرج على سنبوق من سريره (وقد تكون سربوزا في جزيرة سومطرة)[19] يقصد الصين. وهناك ما يكفي من الشواهد ليعلم المرء من الروايات الجارية في العصور الوسطى أن السنبوق كان في ذلك الزمان قارباً صغيراً في المحيط الهندي على الساحل عند كاليكوت. وقد ركب ابن بطوطة (383، 374، 280: II، 1995) سنبوقاً صغيراً (الجمع: سنابيق، كما أورده في رحلته (في أسفاره من البصرة إلى الأبلة (01 أميال) وفي مقديشو (مقديشو)[20]، وفي ظفار على الساحل الجنوبي من بلاد العرب[21]، وفي عيذاب على البحر الأحمر، وعلى الساحل العربي فيما بين 1331 و1332م وتبين لي من كتاباته أنه لا يشير إلى اسم نوع السفينة إلا إذا ورد في سجل أهل المنطقة. ولنا إذن أن نستنتج مما تقدم أن السنبوق القروسطي كان مركباً شاع استخدامه في المحيط الهندي والخليج وبحر العرب وهو معروف عند كثير من المحليين.

وقد ذكر المقريزي في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي في خططه (1853,II:180) أنه كان لأحمد بن طولون (868 - 84م) أسطول بتمامه من السنابيق يبحر في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر. والسؤال هنا هل كان اسم السنبوق معروفاً في زمن ابن طولون، أي سبعمئة عام تقريباً قبل كتاب المقريزي؟ والحق أنه ليس ثمة وثيقة تفيد بأن الطولونيين استخدموا السنابيق. وما دمنا نتحدث عن القرن العاشر هـ/ السادس عشر الميلادي نقول إننا كثيراً ما نصادف عند النويري الاسكندراني (النخيلي 70 1974) ذكراً للسنبوق اليمني وهو عند اللغوي الزبيدي (ت 1790م) نوع معين من المراكب يختص بعمارته أهل الساحل اليمني. ويذكر البرتغاليون في يومياتهم أنهم شاهدوا هذا المركب في بحر العرب وفي المحيط الهندي في مناسبات عديدة: ويذكر غاسبر كوريا (Gaspar Correa)

19 دار جدل طويل حول اسم سريرة التي يعتقد دفيك (انظر الرامهرمزي 8—1883:247) أنها سربوزا، معتمداً في معلوماته على قصة رواها من قبل بزرك بن شهريار (p 176) ويبين بأن سربوزا تقع في طرف جزيرة لميري، جنوب سومطرة، وهي على الطريق من عمان إلى الصين.

20 يلاحظ (H. A. R. Gibb) أن مقديشو كانت مستعمرة تجارية أسسها عرب من الخليج في القرن الرابع هـ/ العاشر م ومعظمهم من الجماعات القبلية في الحسا. انظر ابن بطوطة ج 2،374، هامش 47.

21 ظفار هي المدينة القديمة وتشكل جزءاً من صلالة اليوم. وهناك تل مرتفع يعرف باسم جبل قارة حيث تهطل الأمطار الموسمية الغزيرة في الصيف على المنطقة المكسوة بالنباتات الاستوائية.

الذي يكتب عن رحلات فاسكو دي جاما (ت ما بين 1498 و1516م) أنه شاهد تلك المراكب المغربية على امتداد ساحل موزنبيق ويسميها Zambuks، انظر: Three Voyages) (1869:75-84، وكان لودوفيكو دي فارتيما (القرن السادس عشر) الوحيد الذي قام بوصف هذا القارب (أورد اسمه بشكل Zambuco أو Cambuco، أو Sambuco)[22] بأنه سفينة مسطحة القاع. والحق ان المعلومات ما تزال شحيحة ولا تخبرنا بالكثير عن الكيفية التي تم بها بناء باقي المركب. والتصميم الأصلي للسنبوق القروسطي يختلف عما نراه اليوم. وربما كان السنبوق المربع المؤخرة تطوير متأخر؛ وكان ينسب من حيث التصميم إلى مركب الكارافيل Caravel البرتغالي. ويلاحظ هاورث (1977:36) أن ثمة لوحين فوق المؤخرة المربعة يشكلان امتداداً مقوساً مثل السفينة الأوروبية؛ وأما في هذه الأيام فإن ألواح الخشب هذه تبرز كأجنحة واضحة تماماً على الشوعي (انظر القسم التالي).

ويظهر اسم هذا القارب مكتوباً بأشكال مختلفة[23]. لكن الاستخدام الأكثر شيوعاً في اللهجة المحلية الذي كان يظهر في اللقاءات التي كنت أجريها هو كلمة سَنْبوك، وجمعه سنابيك[24]، ونادراً ما يكون سَمْبوك، وفي قطر وحدها دون سواها سمعت اللفظ سَمْبوغ[25]. وفي الفصحى نقل الزبيدي عن الصاغاني أن كلمة سَنْبوق يمنية لكون المركب من صناعة أهل اليمن[26]؛ ولكن ليس ثمة دليل يسند هذا القول. ومن عجب أن يذكر الخفاجي (ت 1658–9م) هذا الاسم على أنه مصطلح حديث من كلام أهل الحجاز (1865:118). ولا يدري وهو المعجمي أن الكلمة متداولة، وذكرها ابن بطوطة في رحلته قبل حوالي 300 سنة في حديثه عن البحر الأحمر والمحيط الهندي.

22 كذلك نجد إشارات في Hobson-jobson (Yule and Burnell1994:788).

23 من الأمثلة على ذلك: سنبوق (الجمع: سنابيق) هارون وآخرون، (سنبك الجمع سنابك)، سنبوك (الجمع: سنابيك) (Wehr 1966:434)، وسواها: سنبوك أو سمبوك (الجمع سنابيك)، سنبوق (الجمع سنابيق)، صنبُق أو صنبوق (الجمع صنابيق أو صنابق) انظر (De Landberg 198-1920).

24 سمعت في ريسوت الجمع على لفظين غير معتادين: سَنْبْاكِيْن، سنوبك.

25 بالرغم من أن أهالي الخليج العرب يلفظون القاف وكأنها جيم مصرية، لكنه لا يظهر في لفظ كلمة سنبوق (وتنوعاتها الأخرى) في التراث العربي في العصر الوسيط. وهذا اللفظ سمبوغ لا يوجد إلا في قطر (حيث حلت الميم محل النون وهذا شائع في هذه الكلمة).

26 يعرف الزبيدي (1989,xxv:486) السنبوق بأنه زورق صغير وهو في اليمن والبحر الأحمر أكبر من زورق السفينة العادي.

ولقد حاول عدة كتاب البرهان على أن الكلمة مشتقة عن الفارسية[27] عبر الفارسية الوسطى لكلمة سمبوك مما أدى إلى تهجئات مختلفة في الأدب العربي الكلاسيكي وعبارات مثل سنبك أو سنبوك أو صنبوق[28]. على أنه يمكن استقصاء أصول الكلمة إلى السمبوكا[29] السنسكريتية، وهذا مصدر نشأ عن الاتصال بكلمة سمبان الملاوية[30] (Kindermann 1934:43) أو سنبان الصينية (Yajima 1967:24) ثم نجد، بعد، أن هذا الاسم كان شائعاً متداولاً في البحر الأحمر ويشابه السمبوق[31] في المهرية والحضرمية والامهرية وسِمبوك عند نهر دجلة. وأعتقد أن كلمة سمبوك اليونانية (انسطاس الكرملي 68:1900) نشأت عن الاحتكاك مع الطراز والمصطلح السامي، وهذه نشأت بدورها نتيجة الاتصالات التجارية بين البحر الأحمر والخليج الفارسي والمحيط الهندي واستيعاب الأسماء الهندية–الأوروبية والفارسية الوسطى والسنسكريتية. ولنا أن نخلص، إذن، إلى أن هذا القارب من الناحية التاريخية نوع عام وإن كان يُشار إليه بأسماء مختلفة، وأن الطراز الشائع في المحيط الهندي (وله أحجام مختلفة) معروف في مياه البحر الأحمر والمحيط الممتد من شرقي إفريقيا إلى بحار أرخبيل الملايو والصين[32].

السنبوق وأخواته

نجد اليوم أخت السنبوق في اليمن والبحر الأحمر، وهي (الزَّارُوق) ذلك القارب المدبب الطرفين[33]، ذو المقدمة والمؤخرة الحادتين وله تقوس خفيف من العرينه إلى الأعلى. والدفة كما يقول هاورث (Howarth 1977:47) مثبتة على القارب بحلقتين من الحبال، السفلى

27 انظر الجواليقي (9–177:1969)؛ والتبريزي (1982,II:1175)؛ و (Glidden 1942:71).

28 انظر: الحاشية 22.

29 انظر (Yule and Burnell 1994:789).

30 السمبان Sampan قارب صغير أو اسكف (قارب شراعي صغير)، جرى تعديل مواصفاته ليستخدم على الساحل الهندي الذي يرتاده البرتغاليون (Yule and Burnell 1994-789).

31 يجد القارئ تفاصيل أخرى في: (De Landberg 1920-42,III:1988-6,fn1) وفي (Glidden 1942:71).

32 لمزيد من المعلومات حول السنابيق انظر أيضاً (Jewel 1969).

33 ينبغي عدم الخلط بينه (الزّارُوقَه) أو الزورَكة في المسندم، المتماثلة النهايتين ولها مقدمة قصيرة ومؤخرة عالية، انظر أدناه.

منهما تثبت بقائم المؤخرة عبر ثقب، وتمر الثانية من خلال ثقب في الدفة وتمتد إلى الشفير على أحد جانبي القارب. والزاروق على العموم مركب ذو صاريين، والطراز الأصغر ذو صاري واحد، أو اثنان يميلان إلى الأمام. ولأن الزاروقات أسرع في أي ريح فقد ظلت تستخدم في نقل الرقيق حتى عقد الثلاثينات من القرن العشرين حيت تأخذ شحناتها من اثيوبيا إلى الساحل العربي من البحر الأحمر.

وهناك نوع من السفن الشراعية شبيه بالسنبوق العدني يسمى الساكونة ورأس مقدمته طويل بشكل استثنائي وخالٍ من التزويقات (Hawkins 1977:73)؛: وليس هناك ما يدل على أن هذا النوع قد شوهد في بحر العرب أو في الخليج.

والزَّعِيمَة (الجمع: زَعَايِم) أخت للسنبوق أيضاً. والاسم شائع في حضرموت واليمن بوصفه اسماً عاماً لنوع من القوارب البحرية، وإن صنفها شهاب (Shihab 1987:119) كنوع من السفن خاص بعدن والبحر الأحمر. وهي مركب مدبب الطرفين ذو مقدمة منحنية أشبه بالسيف العريض الأحدب كالسنبوق، مؤخرته مائلة قليلاً وظهر المركب مكسو من الأمام إلى الخلف بحصيرة وله صاريان (أو صارٍ واحد، إذا كان المركب صغيراً) مائلان إلى الأمام. ويتراوح وزن الزعيمة ما بين 2 طن و 13 طناً، وتوجه الدفة يدوياً بنظام الذراع أو الحبل (انظر أدناه). وتعليق هوكينز (Hawkins 1977:67,87-9) على الفارق بين (الزاروق) – و(الزعيمة) مثير للاهتمام. ويبين المصاعب التي تواجه الباحث في بحثه في علم نماذج القارب.

إنك لن تسمع الإماراتيين يحدثونك عن السنبوق قدر ما يحدثونك عن السَمعة (في الشارقة سُمعة) أو صمعة (الجمع صمعات). والفارق البارز الوحيد الذي أمكنني إيجاده بين هذين النوعين هو أن قائم المؤخرة في (الصمعة) يبدو للناظر أقصر وأقل انحناء من (السنبوق) ورأسه مطلي بالأبيض والأسود. والبحارة المخضرمين في أبو ظبي يتذكرون هذا النوع، الصمعة، في الأربعينات والخمسينات من القرن العشرين باعتباره سفينة تستخدم في صيد اللؤلؤ وأحياناً كعابرة للمحيط تتنقل ما بين الهند وشرق إفريقيا.

وقد بحثت عن مركب ضمن عائلة السنبوق يسمى (أبو بوز) وكثيراً ما يرد ذكره في الأدبيات البحرية. وكان معظم من قابلتهم لا يدرون شيئاً عنه. بيد أن صانع السفن راشد بن

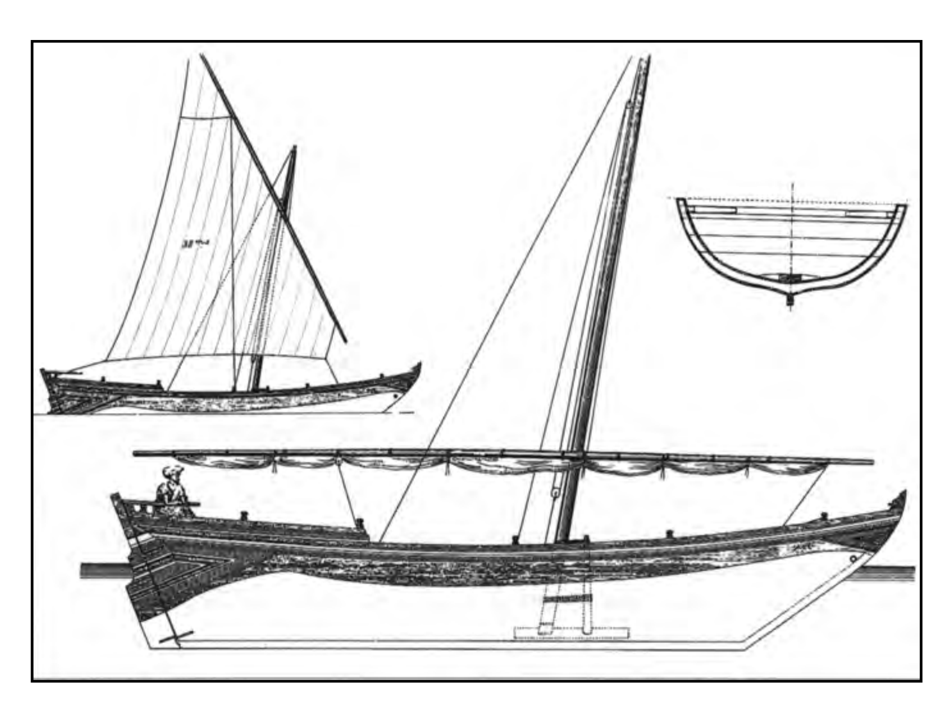
خادم بن علي من اللواء (عُمان)[34] أخبرني أن هذا القارب كان يستخدم في قديم الزمان في مجيس وصحم والخابورة على ساحل الباطنة لكنه لا يتذكر أي تفصيل يتعلق به. ويلوح أنه حسبما يقول فاسي (Facey 1979:134) «من الواضح أنه مركب صوري» وإن لم يكن بوسع من التقيت بهم من البحارة الصوريين عام 1996 إبان رحلة قمت بها في ديسمبر/ كانون الأول من ذلك العام أن يؤكدوا لي صحة القول، إذ كانوا يجنحون إلى أنه كويتي الأصل؛ كذلك لم أجد أحداً من أبناء الخليج يؤيد زعمهم. وكل ما بلغني من بعض بنائي القوارب أن أبو بوز يختلف عن السنبوق بشكل ملفت للانتباه في ناحيتين: فقد كانت المؤخرة المستديرة تجسد تصميمات السفن البحرية الأوروبية (Hawkins 1977:88)، وعلى رأس مقدمة المركب، كما أخبرني أحد العاملين في عمارته، تجد تزييناً بسيطاً كالذي تراه في الأبوام. والاسم (أبُو بُوز) غريب ويصعب استقصاء أُصوله. وقد استخلصت مما حدثني به المخبرون أن هذا المركب لم يبن مثله في الأعوام العشرين أو الثلاثين الماضية.

وهناك تصميم مشابه لهيكل (السنبوق) يسمى دوُبا (الجمع: دوابي، أدواب، دوابات)، وهو مركب ضخم مدبب الطرفين يقوم بنقل البضائع من الشاطئ إلى مركب يرسو في ناحية قريبة. ويبلغ طول الدوبا حوالي 80 قدماً، وظل يعمل فترة من الزمن قارباً للنقل في الكثير من مرافئ الخليج، بما في ذلك الكويت وأبوظبي ودبي ومسقط. وعلمت في أبوظبي أنه كان يستخدم في صيد اللؤلؤ. وكانت قوارب الدوبا التي شاهدتها ملقاة على الشاطئ في صلالة وريسوت وسدح في ظفار كبيرة ولم تعد في الخدمة. ولقد ناقشت موضوع هذا القارب مع عبد الأمير عبد الله حسين[35]، الذي يعمل في عمارة السفن بالقرب من المنامة في البحرين فقال إن (الدوبا) التي يتذكرها في شبابه كانت قارباً ضخماً بقاع مسطح. وكان الانطباع لدي يومئذٍ أنه يتحدث عن مركب (البارك)، إذ أن غياب العرينه يسمح للقارب بالعمل في المياه الضحلة بشكل فعال ودائماً منتصباً عند سحبه إلى الشاطئ. وربما يكون هذا مشابهاً للدوبا (الجمع: دواب)[36] العراقي الذي يجري الرحلات بين بغداد والبصرة ويطلق عليه

34 مقابلة يوم 30 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

35 مقابلة يوم 25 أبريل/ نيسان 1991.

36 ربما كانت الدوبا (الجمع: دواب) العثمانية، مركب حربي، استخدم في نهر النيل تتصل بهذا (النخيلي 1974:49).



21
(القَطِيرة) صنع الهند 1879 Paris 1975 No.56

الدجيلي (1912b: 152) اسم بارج barj؛ ومن المحتمل أنه كان يقوم برحلات إلى الكويت والبحرين.

يذكر بعض محدثيّ المخضرمين في ريسوت أنهم شاهدوا في شبابهم طرازاً متوسط الحجم من السنبوق يسمى (قَطِيرة) (الجمع: قطاير) أو كتيرة (كما سمعتهم ينطقون الاسم في الكويت والبحرين وقطر)[37]، وإطار المؤخرة يشبه الدنجي (الصورة 21). وكان هذا المركب معروفاً في أيام المؤرخ المصري الجبرتي (ت1821 –2م) حوالي العام 1811 كقارب أو بارك كما نقله (Kindermann 1934:83) ويذكر هنتر (1877:83) ومور (1920:133) وسرجنت (1974:133) أنهم سمعوا بالاسم في السودان حيث يعني سفينة شراعية.

و(القطيرة) تعني على العموم القارب الذي يعمل على الساحل، وإن كان يرتبط بالبحر الأحمر، ويبدو أن أصوله ترجع إلى الساحل الغربي للهند، حيث ينسب الاسم إلى كاتور

37 قدم هوكينز (1977:81) نسخاً أخرى: الختيرة يصفها بأنها مركب يبلغ طوله أربعة عشر قدماً شاهده في معلا في 1972 والغاترة التي لحظها المراسل آلان مور في عام 1918 في بور سودان.

catur، أو كاطورة باللغة الهندية ويوصف أصلاً بأنه مركب حربي صغير يعمل بالمجاذيف (Glidden 1942:72)[38] وقد صادفنا الاسم كاتور catur (ويكتب chaturi أيضاً) باعتبار أن لودوفيجو دي فارتيما والمبشر اليسوعي فرنسيس خافيير (ت 1552) قد شاهداه أثناء أسفارهما إلى الهند (Yule and Burnell 1994:175) ، إنما ليس ثمة إشارة إلى أنه كان يُستخدم كقارب حربي. ويقول جال (1840,II:259) نقلاً عن فيتسين إنه قارب مدبب الطرفين من صنع كاليكوت مقوس عند المؤخرة، يتراوح طوله بين 60 و 80 قدم، ويستخدم الشراع والمجاذيف معاً.

سفن صيد السمك العامة في الخليج وعمان

الشُّوعي (الجمع: شواعي أو شواع)، يطلق عليه البحارة الخليجيون عن صواب اسم أخت (السنبوق)، لشدة الشبه بينهما حتى التماثل تقريباً، والاختلاف بينهما يتمثل في شكل رأس المقدمة: للشوعي رأس مستقيم بقوس مزدوج بينما رأس (السنبوق) ينتهي بقوس مقعَّر مفرد. ورأس المقدمة في (الشوعي) يدهن عادة باللون الأزرق. وله مؤخرة مسطحة مع صفيفات ألواح بارزة تبدو كزعانف خشبية (الصورة 22). وقد لاحظت أنه صار للشوعي الإماراتي منصة مثبتة إلى الزعانف تُحمل عليها شباك الصيد، وهذا تعديل يتيح مساحة أوسع في وسط القارب الذي لا ظهر له لتحسين تخزين السمك وتوفير حرية الحركة للرجال. ولا يملك المرء إلا أن يعجب بجمال الشواعي وهي تقترب من الشاطئ حاملة الشباك والسمك. «إنها أجمل السفن الشراعية العربية جميعها وأشدها أناقة»، على نحو ما كتب هاروث (Howarth 1977:38).

يتراوح طول المركب ما بين 15 و 20 قدماً، ووزنه 5 طن ويحمل طاقماً مؤلفاً من 6 ـ 10 صيادين. والشواعي التي رأيتها في بلدة صيد السمك الخور، في قطر في العام 1992، كانت

38 يؤكد بيرتون بأن الكتر catur المالبيارية (التي يصفها بأنها مركب خفيف يعمل بالمجاذيف) تطورت عن القطيرة العربية واعتبارها بأنها كتر cutter الانكليزية، كما اعتقد Yule and Brunnerll (1994:175) لا أساس له من الصحة. ويرفض قاموس أكسفورد (OED 1982,I:634) كل علاقة بين الكتر الهندية و Cutter كتر الإنكليزية وإن يكن قاموس أكسفورد لا ينطوي على إشارات لكلمة cutter أسبق من عام 1745. والاشتقاق الذي عرضه جونسون من أنه إشارة إلى قارب رشيق يقطع طريقه [مثل السكين] في الماء (OED 1982,I:634) لا يزيد المرء اقتناعاً.



22
صفيفة الألواح البارزة في الشوعي وتبدو كزعانف خشبية، عجمان، الإمارات العربية المتحدة



23
عودة الشوعي مع صيد اليوم وشباك الصيد مربوطة إلى الزعانف، خور دبي، الإمارات العربية المتحدة.

جميعها إماراتية الصنع، وعُمِّرت في دبي وعجمان ورأس الخيمة، على حد ما أفادني أحمد محمد منهادي، وهو من أهالي الخور[39]. وفي زيارة ثالثة قمت بها للإمارات في العام 1998، كانت جميع الورش التي قمت بزيارتها تعمل في عمارة قوارب الشوعي. وفي صور، بعُمان، كان الشوعي المركب الوحيد الذي تجري عمارته ويعرف على وجه الخصوص باسم شوعي سمّاك (الصورة 24).

وهناك رأي لا تشير إليه السجلات ولم يعرض في أي من المقابلات التي أجريتها، ذلكم هو تأكيد برينس (1972-4:163) بأن الشوعي الكويتي عُرف عنه تقليدياً بأنه قارب صيد مدبب النهايتين. ولكن لم يكن بمقدور أحد تأكيد هذه المعلومات. ومع ذلك يمكن أن تكون هذه المعلومات قد استقاها برينس عن الشويعي (صيغة تصغير) الساحلي العراقي الشبيه (بالجالة) المدبب الطرفين (الذي ورد وصفه في الفصل الرابع) أو (المهيله) Muhayla (أو mahele المهيلي العراقي) وكان يستخدم في نقل التمور في جنوب العراق، على ما أفادني



24
الشوعي السماك في صور، عمان

39 مقابلة في 20 أبريل/ نيسان 1992.

القوم في البحرين. وقد يكون الشوعي العابر للمحيطات المستخدم في شحن البضائع الذي ذكر ريتر (1919:137) أنه شوهد في الخليج العربي في مطالع القرن العشرين مركباً مدبب الطرفين قد صمم ليناسب البحار العاتية والرياح الشديدة.

كان التطوير الكويتي لتصميم (الجالبوت – الشوعي) الذي ذكره برينس (1972-4:163) جامعاً لميزات مثل مقدمة (الشوعي) ومؤخرة (الجالبوت) المربعة (وسوف نتناوله في القسم الثاني).

ويرجح أن يكون هذا ما كان البحرينيون يدعونه (الصنكيري)، أو (الصنقيري) (الشملان 1990:110)، وهو قارب كان يستخدم في صيد اللؤلؤ، حسبما يقول المؤرخ عبد الرحمن مسامح[40]، في سنوات ازدهار صيد اللؤلؤ في كافة أنحاء الخليج. ولكني لم أصادف هذه الكلمة في قراءاتي ولا سمعت بها في لقاءاتي. ويدعي بناة القوارب البحرينيون أنهم اخترعوا الجالبوت– الشوعي الذي يسمَّى الآن بانوش (انظر الفصل 3)، وهو طراز قلما يتجاوز الخمسة عشر طناً وقد غلب في الكويت وكثيراً ما يشير إليه الكويتيون باسم «الشوعي الغواص». ولهذا القارب صار أو صاريان، في بعض الأحيان، ومنصة واسعة فوق الكوثل الذي ينام فيه قائد القارب. وهناك اسم آخر للشوعي في الإمارات اليوم، هو (اللَّنْج) (وقد سبق شرحه في الفصل الثالث)، ومن المؤسف القول أن ثمة أنواع أخرى من السفن الشراعية صارت تنتحل هذا الاسم في أرجاء الخليج كافة.

ونجد عدة طرق في كتابة كلمة شوعي في المصادر المدونة: ساي، سايه، شيوه، شيوي، شوائي، شوعاي، شواي، شوئي، شوءا[41] وهناك لفظ صوتي للاسم بالجمع سمعته في الخور هو «شواعي»، وفي الشارقة وعجمان: شواع. وثمة احتمال بأن يكون الاسم مشتق من شجر يدعى شوع، وصفه ابن منظور (ت 1311–12م) بانه «شجر البان»، وهو من أنواع المورينغا، وهي شجرة سامقة ومستقيمة وخشبها ناعم (1955-6, IV:2360)، ولكن لم يتيسر لي تعيين هذه الشجرة في أي مكان في الخليج أو الساحل الجنوبي لبلاد العرب.

40 مقابلة في 20 أبريل/ نيسان 1991.

41 انظر Moore 1925: 123; Howarth 1977: 38; Facey 1979: 132; Prados 1997: 193

جالْبُوت الشمال

كان الجالبوت (الجمع: جلابيت) مركباً شراعياً ساحلياً مألوفاً ويستخدم أساساً في شمال الخليج: وقد عرف بمقدمته المستقيمة البارزة ومؤخرته المسطحة، وهذه مؤشرات إلى التأثير الغربي في التصميم (الصورة 25). ولهذا المركب صار واحد ودفة توجيه وذراع دفة، ويتحرك بالمجاذيف والأشرعة؛ ومع عقد السبعينات صار مزوداً بمحرك. وبدن المركب مفتوح على العموم ولبعض المراكب ظهر. وطولها يتراوح ما بين عشرين قدماً ويتفاوت حجمها وقد يصل إلى 25 طناً أو أكثر ولهذا المركب طرازان أحدهما المركب الأكبر الذي يحمل على ظهره قارباً صغيراً يستخدمه البحارة في المهمات الصغيرة حين يكون المركب راسياً بالقرب من الشاطئ، أو كقارب إنقاذ عند الطوارئ. ويقوم (الجالبوت) الأكبر بوظائف متعددة مثل صيد اللؤلؤ والسمك ونقل البضائع كما يستخدم كعبَّارة، في الكويت والبحرين والساحل السعودي من جهة الخليج. ويسافر باستمرار بين الموانئ الخليجية مثل البصرة والكويت وبوشهر وقطر ودبي. ومسقط وحولها، وكثيراً ما يشار إليه، حسب قول إبراهيم خميس بوهارون من أم القيوين[42]، باسم جالبوت عود. ولقد تغيرت الأزمان وصار الجالبوت الحديث يُعمَّر في أبوظبي، وهو على أحجام مختلفة ويصمم للسباقات



25

جالبوت في الأميرية الدوحة، قطر

42 مقابلة في 16 ابريل/ نيسان 1996.

ويعرف باسم جالبوت للسباق.

ويلفظ اسم الجالبوت بأشكال عديدة. فهو في الكويت والبحرين وقطر جاليبوت، وجالبوت؛ ويالبوت في عجمان ورأس الخيمة؛ ويالبوت في أبوظبي؛ وغالبوت، في صور. ولقد أدت هذه التنويعات الصوتية إلى نشوء اختلاف في التدوينات الغربية لهذه الألفاظ[43]. والجمع، عموماً، جلابيت، ولكنني سمعت اللفظ جوالبيت في البحرين وقطر.

تقصي الاسم جَالْبُوت

يظهر الجالبوت، تاريخياً، في عدة روايات غربية تتصل بالأسفار في مطلع القرن العشرين؛ وليس ثمة ما يشير إلى الكلمة قبل ذلك التاريخ. ولعل أقدم من وصف هذا المركب باحثان ألمانيان مختصان بالقوارب هما ريتر وهيس فيقدم لنا ريتر (Ritter 1919:137) غالبوت ...galibut قارب نجاة في باخرة في الفرات ودجلة». وعند هيس بمَّ، وعنه ينقل كيندرمان (Kindermann 1934:20) دجالبوت:dzalbut «قارب صغير بمجاذيف». ولعل الرحالة اللبناني أمين الريحاني الذي زار العراق والخليج العربي في العشرينات من القرن العشرين أول من قارب الوصف الحالي للجالبوت، لكنه لم يكن يفسح عادة كبير مجال لوصف المراكب في مذكراته، إلا أن الجالبوت كان فعلاً استثناء للقاعدة، فيقول: ولا يدعى هكذا إلا في البحرين [الإبراز من عندي] (الريحاني 29,II,1960، هامش 2)[44] وهذا يشير إلى أنه إما كان ثمة تنويعات صوتية في أماكن أخرى من الخليج وإما أن ثمة أسماء مختلفة أخرى لهذا الطراز ، مما صادفني أحياناً أثناء عملي الميداني.

ولكن استقصاء الاسم «جالبوت» وأصوله يظل متاهة وأحجية. فلا بد من القول أولاً إن هذا المصطلح غير معروف في العربية القديمة والحديثة. ولقد بدأت بحثي في عربية العصور الوسطى بكلمة جلب[45] التي ترد في الأعمال الأدبية لأتبين إن كان لها صلة بالجالبوت

43 الأكثر شيوعاً: الجلبوتي، الجاليبوت (Hornell 1942:16) ، الجالْبوت، الجالِبوت (Prins 1965:75-7) والجالبوت (Howarth 1977:135).

44 يقدم كلمة جَلبوت التي ربما تعني أن الكلمة كانت تلفظ تاريخياً بألف قصيرة [أي بالفتحة]، على عكس اللفظ الحالي جالبوت بالألف الممدودة.

45 كذلك تلفظ جِلبة (ربما جلابة بالألف الممدوة) انظر ابن جبير (1952:65).

بسبب حروفها ج/ ل/ ب المشتركة مع الجالبوت. لكني لم أجد ثمة معلومات تفيد بالطراز على وجه الدقة، سوى ما جاء به الرحالتان ابن جبير (ت 1217—18م) وابن بطوطة والمؤرخ المقريزي[46] من أنه قارب خفيف لنقل الركاب يُصادف في البحر الأحمر. ولدى ابن جبير (1—1907:70) قارب خشبي خفيف وألواحه (كما في أنواع أخرى) مخاطة إلى بعضها بخيوط من ألياف جوز الهند تدعى قنبار أو كنبار، وتسد شقوقه بنشارة من شجر النخيل معجونة بالسمن أو الكرش (زيت سمك القرش) وذلك لتليين الخشب بسبب كثرة شعاب المرجان. ويذكر النويري الاسكندراني في القرن الثامن هجري/ الخامس عشر الميلادي، فضلاً عن ذلك، أن مركب جَلبَه jalba في المحيط الهندي حمل سبع حصر مصنوعة من خيوط جوز الهند (قنبار) والكتان[47]. وقد ذكره موكرجي (mookerji 1912:22) وهو مؤرخ بحري باسم جَلبَه jalba، وقال إنه مركب هندي يعود إلى القرن السابع عشر.

ويظهر مما تقدم أعلاه أن المركب ينتمي إلى البحر الاحمر والمحيط الهندي. وقد اعتقدت أنه يمكن نسبه الاسم صوتياً إلى مركب برتغالي في القرن السادس عشر، جلبا أو جلفا gelva في البحر الأحمر والمحيط الهندي، لكن الافتقار إلى المصادر التي توفر التفاصيل الخاصة بطراز هذا المركب جعل بحثي ينتهي إلى طريق مسدود. لذلك لجأت إلى التاريخ الشفهي لأرى إن كان بوسعي التوصل إلى نتيجة ملموسة أكثر. فقابلت عدداً من كبار السن في الخليج وعمان وخاصة بنائي السفن والناخوذات وسألتهم إن كانوا قد سمعوا أي شيء يتصل باسم هذا المركب وتصميمه. الذي يعود إلى القرون الوسطى وكان الاسم كلبا (kalba) أو غلبا (galba) يرد أحياناً خلال أحاديثنا وإن لم يكن هناك من يفيدني بأكثر من أنه كان يستخدم من عرب الخليج حتى أوقات قريبة.

وكانت المعلومات التي أوردها برينس (Prins 1972-4:159) حول هذا المركب مفيدة. إذ يقول إنه تصميم من دبي يرجع عهده إلى ما بعد الحرب عن أصل هندي—باكستاني، ويتسم هذا المركب الشراعي بمؤخرة مستقيمة وعرينه طويلة. لكن مايلز (miles 1994:414) سمع في أوائل القرن العشرين باسم الكلبا في عمان ووصف القارب بأن

46 ابن جبير (1—1907:70)، ابن بطوطة (6 fin، 361: II)، 1995 و (158: II، 1968)؛ النخيلي (1947:28,fin 82-86).

47 النويري الاسكندراني: KLI (No 667) M S II 359/ 60 fols 127r and 127v.

«هندسته غربية». ولكني أجد هذا الوصف غامضاً، سوى أنه يذكره، وهذا هام، في سياق حديثه عن سفينة حربية. وكانت هذه هي الإشارة التي أبحث عنها. وكان أحد المراكب التي ذكرها غاليفات (gallevat) الهندي، وهو نوع مـن القادس (سفينة شراعية كبيرة مع مجاذيف (Yule and Burnell1994:361) والآخر غاليفات (gallivat) الفارسي– العربي (واللفظان متطابقان سوى في حرف العلة في الوسط)، ويعرف كلاً منهما بأنه «مركب حربي»، وكلاهما ينتمي إلى الحقبة الوسيطة المتأخرة كما يمكن نسبتهما إلى النموذج الفارسي المسمى غالبات المذكور عند برينس[48]. وإذا كان ثمة رابط بين الجلبه Jalba العربية الأولى والأسماء المتأخرة فإن غياب ال «ت» في آخر الكلمة في العربية (والهندية والبرتغالية) قد يفسر وجودها في رسم الكلمة الفارسية لأن برينس (1965:76) يبدي ملاحظة مثيرة للاهتمام وهي أن وجود (التاء) في نهاية الكلمة شكل صوتي في الفارسية، وغالباً ما يُصادف في الأسماء المستعارة من العربية.

ومن المراكب الحربية في الحقبة المتأخرة من القرون الوسطى ذات الصلة بالخليج العربي والمحيط الهندي: الغاليوت[49] (أو الغاليوتا) والغالويت (او الغاليفات) المذكورة في الوثائق البرتغالية[50]، والغاليفات، والغالويت أو الغالويت من الهولندية[51] وما هو جدير بالملاحظة أن أسماء أنواع السفن هذه تُصادف في موضع الحديث عن المراكب الحربية العربية والفارسية المحلية في ذلك الزمان (أي القرنان السابع عشر والثامن عشر). وبعد متابعة

48 ليرجع القارئ إلى Yule and Burnell (1994:361-3) لمناقشة اشتقاق كلمة gallevat لعرض كافة الاشتقاقات الممكنة للكلمة التي يطرحها كتاب معاصرون في القرن التاسع عشر؛ ومن المثير للاهتمام أيضاً ملاحظات برينس حول أصول الجلبوتي السواحلية وآراؤه حول الاسمين، جلبة وجالبوت وكونهما يمثلان ما يقارب التداخل على طرفي بلاد العرب (1965:75–7) وخاصة الشكل الهندسي 1 .[A and B]

49 الغاليوت مركب صغير يدفع بالمجاذيف، ويتراوح عددها ما بين ستة عشر وعشرين، والمركب ذو صار وشراع واحد، وكان يستخدم في القرنين السابع عشر والتاسع عشر، ويتولى مطاردة سفن الأعداء والاستيلاء عليها (Kemp 1992:336)؛ وينبغي ألا يقع الخلط بين هذه السفن والغليون galion أو galleon، الأكبر والذي ينتمي إلى فترة متأخرة.

50 CDRAD/Portuguese Archives, AHG, Moncôes, liv, lois 9-llv,no 6 [1640]

51 CDRAD/Dutch Archives, VOC 3184, 1766, 7

33) fol 51), fol 61); ARA/Aanw. no 1889-23b fol 6; VOC 2864, letter no 1 to Isaak Sweers in Amsterdam 1756; VOC 2996 Kharg, November 1759, lois 8-9; VOC 2996 Kharg, November 1759, fols 10?11; VOC 9101 Masqat, 8 March 1758, fol 15.

البحث يتبين بجلاء من يوميات غومبرون البريطانية أن الغاليفات[52] الحربية كانت سائدة في مياه الخليج العربي خلال القرن الثامن عشر وخاصة في الفترة الممتدة من 1746 إلى 1774. وهناك رسائل تشير تحديداً إلى عائدية الغاليفات إلى الفرس[53] وإن كان ثمة مصدر يشير إلى 30 غاليفات وردت من شيخ جالفار[54] [العربي] وربما كانت هذه مراكب تم الاستيلاء عليها من الفرس. وقد ورد في رسالة من شاه كريم خان (وكان يومئذٍ الحليف الفارسي للبريطانيين)، إلى هنري مور، الوكيل في البصرة، يطلب فيها منه «حظر الغاليفات المشار إليها والتي تستخدم في الهجوم على البريطانيين»[55] مما يفسر الاضطرابات السياسية والاقتصادية التي تحدثها هذه القوارب وسواها في المنطقة. ويخبرنا نيبور (186: II، 1774) في رحلاته إلى الخليج في الفترة ذاتها انه سمع البحرانيين يتحدثون عن قارب يسمى الغالويت وتشبه صورته الغالويت التي توجد في الوثائق البرتغالية. والأسماء مطابقة للغاليفات الواردة في الوثائق الهولندية والإنكليزية، وهذا معقول من الناحية اللفظية لأن ثمة احتمالاً بأن يكون الأوروبيون الذين دونوا الاسم قد التبس عليهم الحرف W فصار V.

وأول وصف نقع عليه لهذا المركب يعود إلى العام 1763 من روبرت أورمه نقله (Yule & Burnell 1994:363) إذ كتب قائلاً: «الغاليفات مراكب كبيرة بمجاذيف، وعمارة شبيهة بالغراب، إنما أبعادها مألوفة، وقلما يزيد أضخمها عن 70 طناً، ومزودة بصاريين و 40 أو 50 مجذافاً قوياً، وربما يمكن أن تقطع بالتجذيف مسافة أربعة أميال في الساعة». وأبعد من هذا التاريخ لم يعد بمقدوري تتبع هذا الاسم في أية مدونة بالرحلات أو النقل البحري. أما الوصف الذي قدمه اورمه للغاليفات فهو لمركب شراعي بمجاذيف صغير، لأنه يشبهه بالغراب. ومن المحتمل جداً أن يكون (الغاليفات) الفارسي الهندي قد توقف عن العمل

---

52. CDRAD/British Archives, GD, G/29/7, 24 December 1746; uly 1760 GD, G/29/13, 6 October 1761, 12 October 1761 and 7 December 1761; GD, G/29/14, 14 November 1761; GD, G/2915, 17 March 1769; GD Secretariat Inward Letter Book, vol 13, 18 November 1756.

53. CDRAD/British Archives, GD, G/29/17, 31 December 1751;August1760 GD, G/29/20, 12 March 1772; GD, G/29/13, 16 October 1761.

54. CDRAD/British Archives, GD, G/29/14, 18 November 1761.

55. CDRAD/British Archives, GD, G/29/21, 10 February 1774.

كمركب حربي في القرن التاسع عشر وتحول إلى مركب ساحلي وشاع استخدامه على سواحل الهند والخليج العربي، وراق للبريطانيين العاملين هناك أن يطلقوا عليه وصف Jolly-boat (قارب لكل الأغراض) وصار يسمى عند العرب (جالبوت)[56] (ومن تنويعات الاسم: يالبوت وغالبوت).

ويعرف تقرير رواند Rowand Survey في معجم لوريمر الجغرافي (1986 I,iib:2325-6) (الجالبوت) في مطلع القرن العشرين بأنه مركب صغير لنقل الركاب والبضائع له مؤخرة مربعة يتراوح طوله ما بين 20 و 30 قدماً... ذو صارٍ واحد وكل ما يلزم من أشرعة وتجهيزات وذراع شراع المقدمة وزمام الشراع.... ويوجه بالدفة وذراع الدفة ويحمل طاقماً من 4 إلى 6 بحارة». وقد تناول احتمال أن يكون الاسم تحويراً لكلمة jolly-boat الإنكليزية، وهناك كتاب كثيرون (من العرب وغير العرب) أخذوا بهذه النظرية في الوصوفات الفنية للسفن الشراعية[57]. وأعتقد بأن المصطلح الإنكليزي قد فرضه مصطلح أسبق وكان يستخدم في الهند أو الخليج العربي، ويرجح أنه (غاليفات)، ثم لقَّب الإنكليز المركب العربي أو الهندي بكلمة jolly-boat، لأن الكلمة المنطوقة تبدو من حيث اللفظ قريبة من الاسم المحلي[58]. وهذه حالة من تلاقح الاسم والتصميم من مصادر مختلفة على مدى قرون من الزمن حتى صارت اسماً متفرداً يعرف عند العرب بـ (الجالبوت).

56 لاحظ رواند أن الاسمين جالي وجالبوت قد استخدما معاً في آن واحد انظر (Lorimer 1986,I,IIb:2325-6) ولكني لم أقع على أي مصدر آخر يؤيد هذا الرأي. وقد يذهب المرء إلى أن جالي والاسم بود أو بوت (المأخوذ عن بوتي الهندية) كلمتان منفصلتان ثم اجتمعتا في النهاية في كلمة جالبوت. ويلاحظ أن بوت (الجمع: بواتي) قد أوردها الدجيلي (1912 a:98) ؛ وكانت هذه الكلمة استناداً إلى ريتر (1919:137) ترد كاسم طراز لقارب شراعي في البصرة والخليج العربي. وثمة احتمال طرحه هوكينز (1977:89) هو جال وتعني «شبكة» بالهندية و «بوت» أي قارب، وبذلك يكون مؤدى الجالبوت العربية «قارب الشبكة».

57 يشتق هاولي (Hawley 1995:191) المصطلح العربي من جلبوته البرتغالية، إلا أنه لا يقدم وصفاً. والاسم ذاته يكتنفه الغموض، ولم أستطع تعيين موضع له في الحجم والوثائق البرتغالية المتصلة بالهند والخليج العربي.

58 لا يعرض كمب (Kemp 1992:434) أي صلة بين التجهيزات الإنكليزية والجالبوت العربية والجاليفات الهندية. وبما يتعلق بأصل الكلمة الإنكليزية jolly-boat يرى إمكانية أن يكون الأصل مأخوذاً عن jolle الهولندية أو الألمانية، و jol السويدية وهو زورق أو قارب صغير رغم أنه ربما كان اشتقاقاً لكلمة yawl الإنكليزية، أو تحريفاً لكلمة gellywatte وهو الاسم الذي يطلق على قارب ملحق بسفينة صغيرة من القرنين الثامن عشر والتاسع عشر عموماً وكان يستخدم لعدد من الأغراض...».

ملامح متداخلة في (الجالبوت) و(السنبوق) – (الجهازي)

ثمة ملامح متشابهة بين مركب لامو الشراعي العابر للمحيط، وهو (الجَهازي) (وتلفظ، أحياناً، جِهازي)[59] الذي شاهده برينس (1965:75) على الساحل الإيراني من الخليج وساحل شرق إفريقيا في الخمسينات والستينات، وله ملامح مشابهة للسنبوق بسبب مقدمته المقوسة قليلاً، إنما به حسب قول هوكينز (1977:79) «جلافة أو أن عمارته أشد خشونة من سواه». أو أنه يمكن مقارنته بالجالبوت (أو الجلبوتي، كما يعرف باللغة السواحيلية) في شرق إفريقيا[60]. ويحمل جهازي زنجبار والشاطئ المجاور، رسم حدقة العين على شارب المقدمة؛ أما جهازي البحر الأحمر فيحمل رسم الحدقة على كل من طرفي النتوء المخيط. وكان الجهازي في الأصل قارباً له مقدمة مختلفة قليلاً وكاسر أمواج مقوس. وكان الصيادون ومعمرو القوارب العمانيون في مطرح قد اعتادوا في شبابهم أن يروا العديد من الجهازيات الزنجبارية: التي وصفت بأنها متينة ومشهود لها بالجودة. وكانت هذه المراكب تطرق خصب (المسندم) وهو مرفأ تجاري قديم، وكان، على ما علمت من محدثَّي العمانيين والإماراتيين، حتى قبل ثلاثة عقود من الزمن، مركز تجارة البخور والمر في شمال الخليج.

ولقد بذلت محاولة لاستقصاء أصل كلمة جهازي ومن أين وردت إلى العربية، ولكني لم أتمكن من تعيين موضعها في أي قاموس عربي قديم أم حديث: ولفظ الكلمة يشابه اللفظ العربي لاحتوائها على الحروف الصامتة الأصلية الثلاثة ج / هـ/ ز وقد تشتق من كلمة «جهاز» بمعنى الأداة أو العدة، وبذلك تعني أيضاً معالجة أو تجهيز السفينة»، وذلك حسب كيندرمان (1934:21). أما سعاد ماهر (1967:338) فتعتبر أن الاسم فارسي الأصل، ولكنها لا تقدم أي مصدر يدعم هذا الزعم. وتأتي أول إشارة إلى الجهازي من الإدريسي (ت 1165م) الذي يصفه بأنه مركب تجاري (Dozy 1967,I:228)، لكننا لا نملك دليلاً على المكان الذي صدر عنه. وهناك مصدران يحملاننا على الاعتقاد بأن أصل هذا المركب إما

---

59 تلفظ كلمة jahazi جهازي السواحيلية بحروف علة قصيرة. وأنا أدونها ههنا بحروف علة طويلة، كما هي معروفة بين عرب الخليج وعرب الجنوب.

60 يسمي الكهول، في مومباسا وتمباتو وزنجبار الجهازي، بوتي انظر (Prins 1965:75)، في الأرجح، تحت تأثير الكلمة المتعارف عليها في عمان. ولعل القارئ يجد رسوم كارولين ساسون الدقيقة للجَهازي (باللفظ السواحيلي) من الطراز اللاموي والزنجباري مثيرة للاهتمام (1970:185–6، الشكل 63).

عربي أو هندي: فقد وردت إشارة إلى قارب يدعى جاسي (jase) وردت عند القس أودوريك Odoric في العام 1321(Cathay 1966, II:113) حول رحلته إلى تانا في الهند وقال فيها إنه «لم يستطيع أن يعثر فيه على مسمار»، وهو يعني بذلك أن ألواح القارب كانت مخاطة (وهذه سمة مشتركة تظهر في عدة مصادر عربية وغربية من القرون الوسطى). والمرجع الآخر هو ابن ماجد في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي (Tibbetts 1981:261) لكنه لا يوفر أي تفصيل في هذا المجال[61]. ولم أجد أي مرجع آخر سواء في المصادر القروسطية أو الأحدث منها باستثناء ما يتعلق بالطراز الزنجباري الذي يعجب به العديد من البحارة العرب المخضرمين الذين تحدثت إليهم. ويقوم القارب الجهازي الذي ينتسب إلى شرق إفريقيا في أيامنا بوظيفة مركب نقل أو عبَّارة[62].

وهناك طراز آخر من هذا القارب مصمم على طراز الجهازي والسنبوق هو (الماشوَّة) mashuwwa (الجمع: مواشي)، الذي يستخدم في نقل البضائع والصيد، وكان في مطلع القرن التاسع عشر شديد الشيوع على الساحل العربي من رأس الخيمة حتى الكويت، وعلى الساحل الإيراني من بوشهر حتى جاشك (Lorimer 1986,I,iib:2325) وله مؤخرة مربعة ودعامة أفقية واسعة وسطح يمتد من الأمام إلى الخلف وذو صار واحد: أما الطراز الأكبر، فيبلغ طوله حوالي 40 قدماً، ويتم توجيهه بالدفة، بينما يوجه الطراز الأصغر بالذراع. أما (ماشوة) السباق الصوري المستخدم اليوم فمصمم، كما قيل لي، وفق خطوط مماثلة لخطوط نسخة الجهازي الأقدم عهداً والمعروفة لبناة القوارب المحليين، إنما مع بعض التعديلات لتستوعب 24 مجذفاً. ولقد صادفت في خصب (ماشوات) بمحرك، وكانت تستخدم أساساً كقوارب صيد، وبعضها في الشحن. وقلة منها في نقل الركاب. و(الماشوة) الزنجباري

61 يذهب تيبتس Tibbitts إلى أنه يمكن اعتباره جزءاً من أسطول أو حملة، إلا أنني لست واثقاً من صحة هذا الرأي. والأرجح أن ابن ماجد كان يكتب عن طراز سفينة؛ انظر (Serjeant 1974:136).

62 أخبرتني سوزان بيكرلي في ورشة عمل أقامتها جامعة أكسفورد حول «السفن وتطور تكنولوجيا الملاحة البحرية في منطقة المحيط الهندي»، في مايو / أيار 1998 في سانت انطوني كوليج أن بعض الجهازيات في شرق إفريقيا ما زالت تقوم بنقل أخشاب أشجار المنجروف (التين الهندي)، ومن المعروف أنها تستخدم في بناء البيوت في بلاد العرب. وقد اعتادت مئات السفن الشراعية الإبحار في معظم القرن العشرين من لامو أو دلتا نهر الروفيجي في شهر أبريل/ نيسان ومايو/ أيار، وهي تنقل أحمالها من هذا الخشب. كما اخبرني عدة أشخاص في صور، وكانت مركز توزيع خشب أشجار التين الهندي في الخليج، أن هذه الأخشاب فضلاً عن أنها تستخدم في البناء كانت تستخدم وقوداً للنار أيضاً.

mashua (يكتب هكذا في اللغة السواحيلية) وكما أورده برينس (Prins 1965:77) شبيه من حيث التصميم بالجهازي وحمولته تبلغ حوالي 10 طن. وهو مركب يصلح لكل غرض[63]، كما أنه على عكس الماشوة الخليجي مزين برسم عين على كل جانب من قائم المؤخرة على رقعة من الخيش مطلية باللون الأخضر. أما كلمة الماشوة فأصلها هندي[64].

وخلاصة القول أن السنبوق والأنواع الشقيقة له متشابهة بسبب أصولها المشتركة. ولئن يكن حقاً أن بعضها يبدو وكأنه نسخة مصغرة عن الكارفيل الأوروبي الذي يعود إلى أواخر القرن السادس عشر مع جزء من السطح وسياج على جانبي المؤخرة، فللمرء أن يسأل إن كان هذا التصميم يدين لتأثير برتغالي أو إذا كان ثمة من أثر يمني أم هندي أسبق من تأثير الأوروبيين؟

المركب التقليدي في عُمان المتصالحة

قادتني رحلاتي إلى خورفكان وكلبا في أبريل/ نيسان 1996 وشبه جزيرة مسندم في عمان في نوفمبر /تشرين الثاني من العام ذاته إلى بعض أجمل مراكب الصيد الخشبية التقليدية المحفوظة على أفضل حال التي رأيتها في الخليج على الإطلاق. والنموذجان الأفضل بين هذه المراكب هما (البدن) و(البتيل) اللذان يعرفان بقطع المقدمة والمؤخرة المخاطة إلى ألواح جسم القارب. كذلك كان من الملفت للنظر في هذين الطرازين وطراز آخر يعرف بالبقارة الدفة المثبتة إلى قائم المؤخرة والتي كان التحكم بها يتم ذات يوم بالحبال من ذراع دفة تتجه إلى الخلف.

(البَدَن)

وُجد البدن (الجمع: بَدانة أو بْدانة) في شمال وجنوب ساحل عمان الشرقي. ويذكر

63 يذكر برينس (1965:78) أن الجماعات الإفريقية الشرقية تستخدم الماشوة الزنجباري في أغراض شتى؛ فالباجن يستخدمونه في صيد أسماك القرش، والوا– امو في نقل الحجاج، والمافيا في الصيد بالخيط والصنارة، والماليندي في نصب الأفخاخ.

64 حول القرابة الهندية، انظر: Catalogue of the Watercraft collection in the United States National Museum' smithsonian Bulletin, 127(1923):264-6.

رواند (Lorimier 1986,I, iib:2325) في أوائل القرن العشرين أن البدن لا ينتمي إلى عمان وحدها وإنما إلى الخليج العربي أيضاً ويضم كيندرمان (1934:6)، عدن كذلك؛ لكن هذه المعلومات قابلها الكثير من بناة القوارب الذين تحدثت إليهم بالتشكيك. وقد ناقش دونالدسون (1979:77) عن حق دقة مصدر هذه المعلومات، وقال: «ليست القضية أن القارب استخدم على امتداد هذا الشاطئ، ولكن أن يُعمَّر على هذا المدى الطويل من الزمن فأمر يحتمل الشك». ولقد ظل هذا المركب في صور وأم القيوين، حتى قبل حوالي عشرين عاماً. وكان يقوم بخدمة التجارة الساحلية، إنما عمله الأساسي في صيد السمك، وربما يصل عدد البحارة المجذفين حتى الاثني عشر. وهذا القارب المتلاصق الألواح مدبب النهايتين وذو عرينه مزدوجة مع بدن طويل نحيل ذي مقدمة كالأنف حادة مستدقة كالإبرة وقائمة مؤخرة عالية مرتدة إلى الوراء ترتفع ما بين عشرة أقدام وحتى اثني عشر قدماً عن الأرض (الصورة 26). والعرينه المزدوجة مقوسة قليلاً إلى الأعلى عند كل نهاية بحيث تكاد المقدمة والمؤخرة لا تلامسا سطح الماء (Miles 1994:412) وقد وصف ريتشارد بيرتون البدن وصفاً مؤثراً نقله هورنيل (Hornell 1942:29): «مركب طويل ضيق، له شكل زانقة تستيف، وقائم مؤخرة شاهق ودفة قيادة قوية مثل زعنفة سمكة متوحشة». ولم أكن قد رأيت مركب (البدن) من قبل حتى عصر ذات يوم في أكتوبر/ تشرين الأول من العام 1996 قبيل صلاة المغرب، وأنا جالس على شاطئ الهيل قرب مسقط أستمتع بمشهد غروب الشمس بهدوء؛ وإذ التفت إلى اليسار نحو الشاطئ لمحت على بعد خمسين قدماً بعض القوارب متألقة تحت أشعة الشمس الذهبية الغاربة. وبدت لي هذه القوارب غير مألوفة بالنسبة للقوارب التقليدية الأخرى التي شاهدتها حتى تلك اللحظة. ولما رأى صياد عجوز كان يجلس بجانبي يرتب شباكه تحت «العريش» (وهذا كوخ مفتوح من سعف النخيل) ملامح الاستغراب ترتسم على وجهي، قال يشرح لي أمر هذه القوارب: «هذه بدانات قديمة، ولا يستعمل منها أي الآن، فهي من آثار الماضي»، وهذه أقوال سمعتها تجري على ألسنة كبار السن أثناء رحلتي الميدانية في عمان. وكانت هذه القوارب تشبه وهي مستلقية هناك على أحد جانبيها صفاً من الخناجر تلمع في وهج الشمس. وقد ذكرتني ملامح البدن العجيبة بالوصف الذي أتى به هوكينز (82: 1977) قبل عقدين من الزمن وقوله: سفينة شراعية غريبة الشكل لكنها

متميزة». ولكن هل هي كما يزعم، من بقايا بلاد العرب القديمة؟ أخذت أمعن النظر في قائم المؤخرة وقطعة الخشب الطويلة التي تمتد منها بشكل واضح حتى لتكاد تبدو كقائم آخر. وفي هذا القارب دفة توجيه طويلة معلقة بهذه القطعة الممتدة وتمسكهما معاً مساند أفقية. ولكن ما أثار لدي أشد الاهتمام في أمر هذه القوارب أنها كانت مخيطة بين ألواح الهيكل والمقدمة وقائم المؤخرة، بينما كانت الألواح في باقي الهيكل مثبتة إلى الأضلاع بالمسامير. وبعد نظرة قريبة إلى الأجزاء المخيطة أصبحت أرى بوضوح كيف كانت ألواح خشب الساج تفتح فيها الثقوب ثم تخيط إلى بعضها بحبال ملتفة ومصنوعة، كما سبق القول، من ألياف جوز الهند التي تعرف بالقُنبار أو القمبار[65] (الصورة27). وفي الأصل كانت ألواح الخشب في البدن كلها تخاط بالقنبار، أما حين زار مايلز (Miles 1994:413) عمان في أواخر القرن التاسع عشر صارت الألواح تثبت بالمسامير. بيد أن جورج برترام (1948:8) شاهد على شاطئ الباطنة، في عقد الأربعينات من القرن العشرين بدانات مخيطة. تحمل صارياً واحداً سامقاً، ومجهزة بالأشرعة والحبال وسوى ذلك، ولبعضها صار مائل في مقدمة السفينة[66].

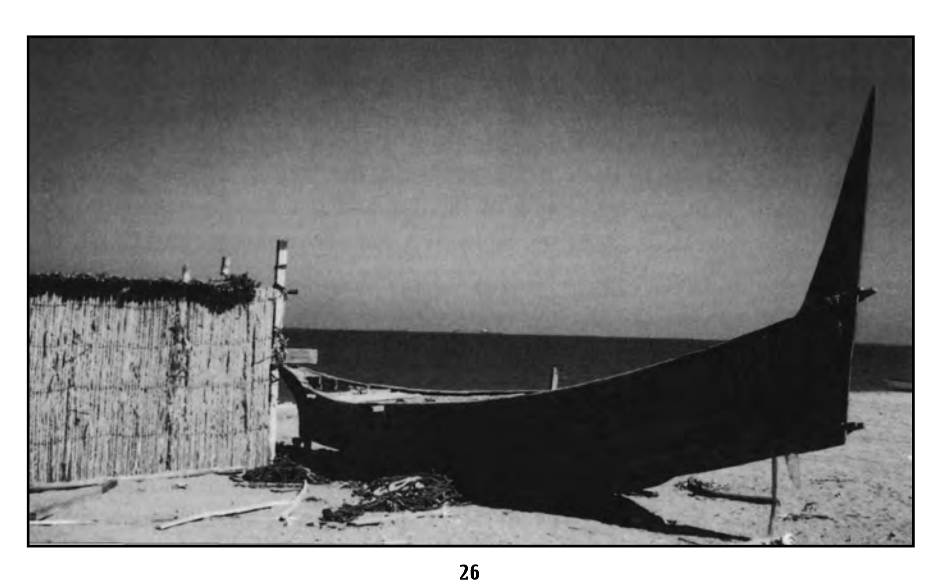
كانت دفة البدن (مثل دفة السنبوق والبقارة والبتيل) تُشغَّل بنظام توجيه بالحبل؛ ويطلق العمانيون على الآلية كلها اسم «سكّان بالحبال». ولقد قرأت حول هذا الموضوع كما تحدثت عنه مع عدد من البحارة[67] وكان الأمل يحدوني بأن أزيد من معرفتي بالتفاصيل. وفي ذات صباح من شهر نوفمبر/ تشرين الثاني 1996 مضيت ودليلي سالم من صلالة إلى ريسوت للقاء بحار عجوز هو راغب خميس[68] وكان سكّونياً (موجه الدفة) مجرباً عمل على سنبوق. وقد حرص على أن يشرح كيفية عمل عدة دفة التوجيه. فنهض ومضى يوضح

65 علق Tim Severin (1928:23) أن المرء يجد نمط الخياطة ذاتها بما فيها من عقد وتثبيت على الأنواع الأخرى من القوارب على ساحل المالبيار في الهند.

66 إن زعم سعاد ماهر(1967:333) أن مركب المحيط الهندي البدن (وتعني بذلك العماني) هو ما يسميه العراقيون بلم أو زورق غير صحيح. ذلك أن البلم العراقي والخليجي قارب محفور، والزورق قارب صغير، وملامح الهيكل لكليهما تختلف عن ملامح مركب البدن.

67. Balbi in 1580 (quoted by Slot 1991:91); see Paris 1841: Plate 5, Figures 3-7; Moore 1925: 123: Hornell 1942: 29-30; Johnstone and Muir 1962: 62; LeBaron Bowen 1963:30-4; Muir 1965:358; LeBaron Bowen 1966:35k51,111-12.

68 مقابلة في 19 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.



26

(بدن) في عذيبة بالقرب من مسقط، عُمان.



27

(بدن) يظهر خياطة ألواح الهيكل إلى قوائم المؤخرة، الهيل، بالقرب من مسقط

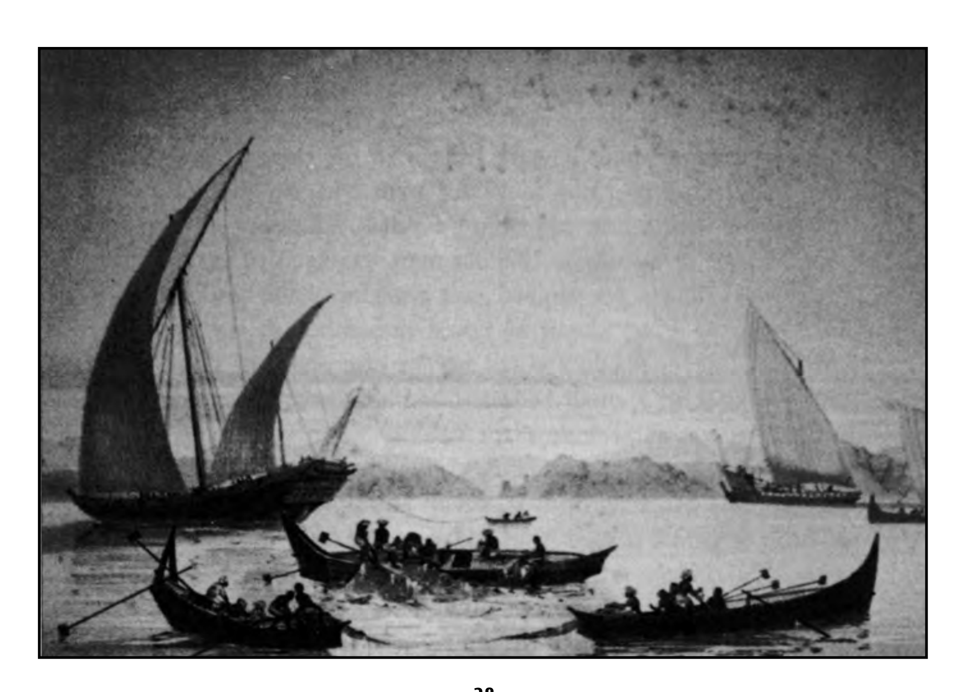
عملياً لكل من يجلس حوله كيف يكون الأمر، مبيناً بالتفصيل قدر ما تسعفه الذاكرة أداء هذا الجهاز. وكان الشرح واضحاً حتى لم يعد ثمة حاجة لأن أطلب بعد الآن المزيد من أي شخص آخر. وجوهر الأمر أن الآلية تعمل بدفة صغيرة تتدلى تحت مستوى سطح الماء والغرض منها أن توفر المزيد من الاستقرار عند الإبحار، وعندما يستقر المركب على الشاطئ يسهل نزع هذه الدفة. ويتم تثبيت الدفة بحبلين يمران عبر ثقوب بدلاً من ذراع التدوير ومحور الارتكاز الرأسي. ويتحكم بها حبلان يمران من ثقب في حافة المؤخرة عند كل جانب من المركب. وكان مكان السكوني عند سطح المؤخرة، فيربط كل قطعة من الحبل إلى الاصبع الكبير في يديه اليمنى واليسرى وبسحبه حبال السفينة بواحدة وإراحته الأخرى يجذب الطرف الأسفل من الدفة اليمنى أو اليسرى حسب الحاجة.

لا يقع المرء على التمييز الذي أقامه باريس[69] بين (البدن الصياد) و(البدن السفار)[70] المعروف في بداية القرن التاسع عشر في أي من روايات الرحالة المتأخرين، ولكن من الواضح من محدثي العمانيين أنه كان للبدن دائماً هذه الوظيفة (الصورة 28). ولقد سألت عدداً من الصيادين، حين كنت في ظفار، على ساحل ريسوت[71] عن ذكرياتهم عن البدنات فتذكر بعض المخضرمين أنهم شاهدوا بدنات شحن راسية في الميناء قادمة من مسقط. وأخبرني أحد هؤلاء، وهو سعيد سليم جعفري، أنه كان يسافر دائماً على البدنات إلى شرق إفريقيا. وقال: «كانت تلك البدنات كبيرة». وتبحر إلى عدن والمكلا وسقطره والصومال؛ وهناك، طبعاً، بدنات الصيد الصغيرة، لكنها كانت تتواجد على الطرف الشرقي للساحل العماني المطل على المحيط الهندي. ثم تحدثت إلى الصيادين الأكبر سناً الذين تزيد أعمارهم عن الستين والسبعين في الهيل وعذيبه بالقرب من مسقط وأخبروني أن البدن يكون له شراعان إذا كان

69 Francois Edomond Paris مشهور برسوم مخططاته الدقيقة لبناء السفن في أنحاء العالم في اثنين من كتبه (Paris: Arthur Bertrand, 1841) : Essai sur la construction naval des peuples extra europeens Souvenirs de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes existants ou disparus, Parts I- III (Grenoble: Quartre Seigneurs 1975;) (1882 طبعة أولى).

70 أوردهما باريس beden seyad و beden safar 1841: اللوحتان 9 و 7.

71 مقابلات: سبع خميس، سعيد سليم جعفري، مسلم سعيد أحمد، محمد علي عامر، مباشر خميس رجب، حافظ عواد، راغب خميس، 19 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.



28
بدن صياد، استناداً إلى باريس 1841، اللوحة 9

يستخدم للنقل أو شحن البضائع؛ وعدا ذلك تفضل المجاذيف في بدانات صيد السمك. أما عدد المجذفين فيعتمد على طول القارب وقد علمت أن عدد هؤلاء عادة 12 مجذفاً (6 على كل جهة) وإن يكن دونالدسون (1979:79) قد لاحظ أن قارب صيد من الباطنة كان يضم 28 مجذفاً.

ولقد تحدث عدة صيادين قابلتهم على شاطئ عمان الشرقي بحنين عن البدن الذي يعود عهده إلى حوالي الأربعين عاماً مضت[72] فذكروا كيف كان هذا القارب ينساب بسرعة مدهشة، وغالباً ما يكون ذلك بصار واحد ويمكن أن يبلغ مسقط من طيوي في غضون يوم واحد أو باستخدام المجاذيف في يومين أو ثلاثة إذا لم تهب الريح. وهذه الأرقام تختلف حسب حجم القارب وعدد المجذفين. أما البدانات الأكبر فكانت تتمتع بفسحة ظهر. وكانت تلك البدانات المهجورة في الهيل تصطف مع بقية حصر الخيزران أو أغصان البلح المرمية هناك. وبعضها يبلغ من الطول 30 أو حتى 40 قدماً وقد تصل حمولته إلى حوالي عشرة

72 مقابلات: خلفان راشد سويد الشعيبي خلفان سيد هليت فراجي، فريش سيد هليت فراجي في قلهات 26 مارس/آذار 1998؛ خلفان سالم المغربي، علي سنا عيسى المقيني، سعيد بن مسعود مسلم السلتي في طيوي، في 31 مارس/آذار 1998.

أطنان: أما البدن الأصغر حجماً فكان الظهر يغطي نصفه وقد يحمل 5 أو 7 أطنان.. وأخبرني عدد من البحارة[73] أن معظمها صنع في وقت من الأوقات في صور والقريات، قريباً من مسقط. وكان مُعمرو القوارب المحليون في طيوي يستخدمون الخشب من شجر القراط والسدر والغاف التي تنمو بوفرة في الوديان (الصورتان 29 أ و 29 ب). وقد أخبرني شيخ مصيرة، عبد الله بن خليفة بن خميس المجالي[74]، أن البدانات كانت أكثر القوارب التي تُعمَّر في الورش الكثيرة في الجزيرة. وكنت محظوظاً جداً أثناء زيارتي إذ أمكن لي معاينة البدن الوحيد في الجزيرة وذلك في موقع إلى الجنوب الغربي يدعى سفيك؛ كان ذات يوم مرفأ شهيراً؛ ووجدت قارب بدن يبلغ طوله 77 قدماً قائماً منتصباً على الشاطئ تسنده دعائم خشبية وكان مُعمِّره والد الشيخ. ويُذكر أنه غالباً ما تكون المراكب الكبيرة ذات شراعين وإذا ما حالفها الحظ برياح ملائمة استغرقت يوماً واحداً للرحلة من مصيرة إلى بلدة صور. ويذكر ابن بطوطة قيامه بمثل هذه الرحلة فيقول: «تابعنا رحلتنا [من جزيرة مصيرة] مدة يوم [التشديد من عندي] فوصلنا إلى مرسى لقرية كبيرة على الساحل تدعى صور (1995,II:394)».

إنكم لن تروا أي بدن، اليوم. وأذكر أن صياداً عجوزاً من السيب[75] كان ينعي أيام البدن، إلا انه كان سعيداً إذ ولت أيام التعب والشقاء. وقال بأعلى صوت: «وعلام قوارب الخشب على الإطلاق؟ فهي مزعجة لنا، والقوارب المصنوعة من ألياف الزجاج أسرع وأخف وزناً وتسهل العناية بها». وقد لاحظ برينس (1972–4:159)أن البدين baden (هكذا كتبه)[76] الذي ينتمي إلى مسقط يختلف عن الطراز الذي صادفه في بندر عباس بإيران، لكنه لم يذكر جوانب الاختلاف. أما القارب العماني اليوم فقد جرى تعديله ليلائم

73 مقابلات، مبارك سالم المقيني، يعقوب علي سليمان الغداني، في فينس، 1 أبريل/ نيسان 1998؛ رشيد حامد سالم الحربي، ناصر بن حمد بن سالم الحربي في رأس الحد، 13 ابريل نيسان 1998؛ محمد حميد بن عبد الله الأميري، علي بن سالم بن سالم الأميري في خور غرامة، 13 أبريل/ نيسان 1998.

74 مقابلة، يوم 4 أبريل/ نيسان 1998.

75 مقابلة، سالم بن مبارك الفوري، 12 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

76 كتب باريس الكلمة بالرسم الفارسي (beden بدين) وقد يكون التعبير من بندر عباس. أما البحارة العمانيون الذين قابلتهم فيلفظونها بياء مقتضبة [بالكسرة] (بِدِن).



29 أ

يستخدم خشب أشجار القراظ في صنع أجزاء من السفن الشراعية



29 ب

الخشب من شجرة السدر الذي يستخدم في بناء أجزاء من السفن الشراعية

مواصفات قارب سباق، بحيث يستوعب 16 مجذفاً، بينما النسخة الإيرانية منه (والتي لم أرها) فربما ما تزال لها المواصفات الأولى التي وجدتها في القوارب المهجورة في الهيل. وهناك نوع من البدن لكن أكبر منه هو العويسي عند البعض العويسيا أو (العويسية) في مصيرة له قائم مؤخرة منخفض ظل البحارة على ساحل الباطنة وجزيرة مصيرة يتذكرونه طويلاً. وكان هذا المركب سفينة عابرة للمحيط ذات صاريين وتستخدم في التجارة مع شرق إفريقيا؛ وما زالت بقاياها مستلقية على الشاطئ بين صَحم وصحار.

لقد دونت عدة بدائل لكلمة (بدن)، وجميعها متداولة على ساحل عمان والإمارات: فيلفظها أغلب البحارة بدن، أو بداني، أو بِداني، أو بدايني؛ والأشكال الثلاثة الأخيرة أقل تداولاً ومضطربة اللفظ مما يجعلني غير قادر على تأكيد أي نمط معين منها. وفي صور تجد البحارة والصيادين يحدثونك عن البديني وفي الشارقة يكلمونك عن بدين. كما تختلف صيغة الجمع فهي بدانا أو بَدانات في ريسوت، وبْدانة في الهيل. وكان في البحث الذي توليته ما يثير الحيرة حول أصل الكلمة، ويتصل بما أخبرني به المؤرخ عبد الرحمن مسامح من البحرين[77]. فالبدن عنده مصطلح عربي ويعني جذع الشجرة الذي قُطِّع إلى ألواح تُعمَّر بها السفينة ومن هنا كان مصدر الاسم. وقد يكون في هذا القول نصيب من الحقيقة. والواقع أن كلمة بدن تعني خشب أو غابة، عند ابن منظور (بلا تاريخ I:233) إنما ليس ثمة إشارة إلى أي سفينة. وهناك ما يغري على الاعتقاد بأن الكلمة عربية بسبب قيامها على ثلاثة حروف صامتة، ولكن ينبغي عدم إهمال أصل سامي أقدم أو صلات ممكنة بالفارسية أو الهندية[78].

(البَقّارة) وأختها (الشاحُوف)

وهناك أثر آخر من الماضي هو (البقارة) baqqara (الجمع: بقاقير)، إنما تلفظ على العموم بغارة baggara (الجمع): بغاغير[79] التي ظلت تعمل حتى الخمسينات من القرن العشرين

77 مقابلة، يوم 20 أبريل/ نيسان 1991.

78 يذهب شهاب (1987:53) إلى أن المركب كان معروفاً باسم مختلف في القرون الوسطى. ويسأل مايلز (1994:413) هل يكون الترانكي الذي ذكره الرحالة والمستكشفون في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر؟ ذلك أن البدن والترانكي لهما سمات متشابهة مثل قائم مقدمة منخفض ومؤخرة عاليه جداً، ولكن ماذا عن تصميم الهيكل؟

79 تكاد ألا تلفظ بقاف ظاهرة.

في صيد اللؤلؤ. ويحمل هذا المركب بعض ملامح البدن، إنما مع ميلان شديد للمقدمة. وكان طول المركب يتراوح ما بين 30 و 60 قدماً وعدد طاقمه 10 حتى 15 بحاراً وحمولته من البضائع من 10 حتى 30 طناً. ويُشغل، كما سلف القول، بنظام توجيه بالحبال. ولكنني لم أجد إشارات مناسبة تدل على أصل الكلمة. كذلك تعرف في أم القيوين وعجمان بالبغاري baggari وفي البحرين بجارة (الجمع: بواجير). وكانت تستخدم عموماً في الصيد وأحياناً في نقل البضائع من مرفأ إلى آخر في شبه جزيرة مسندم والباطنة. كذلك كانت تعرف بنقلها الأحجار واستخدامها كمعدية للركاب. (النخيلي 1974:17). وذكر رواند Lorimer (1986: I: iib: 2323 في تقريره عن المراكب البحرية في الخليج في مطلع القرن العشرين، أن البقارات الإيرانية ليس لها إلا صار واحد بينما كان للبقارات العربية (ولعلها أكبر حجماً) صاريان وقد تذكر أحمد محمد المنهادي[80]، وكان في أواخر السبعينات من عمره، وهو من قطر، البقارة ذات الصاري الوحيد المائل، التي تستخدم في مرباط كمركب للصيد في المناطق البعيدة. وكانت (البقارة) تستخدم في موانئ الخليج جميعاً: الكويت، والبحرين، وأبو ظبي ومسقط والساحل العربي وبندر لنجه، وبندر عباس وقشم على الساحل الإيراني. لكن الشك يساورني حول صحة تقدير التاريخ الذي قدمه فاسي (1989:200) لصورة البقارة المحفورة على صخور جبل الجساسية إذ حدده ما بين 1200 و 1000 ميلادية[81] كما أنني لم أجد أي ذكر لاسم البقارة في أي وقت أسبق مما ذكرته الوثائق الهولندية، التي تعود إلى القرن الثامن عشر ووثائق المكتب الهندي التي تعود إلى القرن التاسع عشر[82].

ولقد أخبرني بعض البحارة من شمالي عمان[83] في العام 1996 أنهم شاهدوا مؤخراً بقارة

80 مقابلة في 20 ابريل/ نيسان 1992.

81 انظر Kapel 1983، الشكل 10، رسم سفينة بالقلم، الموقع 422، الملحق، .P53 يعتقد N Weismann، في رسالة شخصية (16 يناير كانون الثاني 2000) أن رسوم البقارة وجدت في الموقعين 421 (f) و (g).

82 CDRAD/ Dutch Archives, VOC 3184, 7 (Fol 17), 12 (fol18), 27 (fol51) and 33 (fol 61), year 1766, recorded as bagaar or baqara and listed with gallowet and batil; also IOR - SRBG vol 24, fol 474, year 1856 [?], buggarah.

83 مقابلة، عبدالله بن فضيل بن عبد الله الشيزاوي، إبراهيم محمد علي النوافلي في صحار، 28 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996؛ إبراهيم عبد الرحمن الكوميشكي في حارة الصبارة، 28 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

نقل بضائع وركاب تقوم برحلات من شبه جزيرة مسندم إلى ساحل الباطنة جنوباً، ولكن ثمة مطلعون[84] من صور نفوا هذه المعلومات، قائلين أنه ما من بقارات عربية تُشاهد في هذه الأيام. وأذكر أن اثنين من البحارة الإيرانيين، يعملون في السفن التجارية كنت في صحبتهم على قارب بتيل في قطر عام 1992، هما محمد علي أحمد الفارسي وسليم ماجد جابري[85] أخذا يدلانني على بقارتين تدخلان ميناء الدوحة معلقين إنك لن ترى هذه المراكب إلا إذا كانت ترد من سواحل إيران. إذاً كان البحارة العمانيون من ساحل الباطنة، على حق، لكن ما شاهدوه إنما كان مراكب البقارة الإيرانية وحسب. كذلك تذكر كبار السن في صحار بحنين البقارات والبدانات التي كانوا يمتلكونها وتحدثوا عنها باعتبارها مراكب صيد ممتازة. ورووا الحكايات عن صيدهم بعد يوم طويل في عرض البحر، وعودتهم بكميات من العومة (السردين) والبارية (البلمة). وكانت البقارات الوحيدة التي شاهدتها تلك المهجورة في كلبا على الساحل الشرقي للإمارات. وكانت هذه مستلقية على جانبها بعيداً عن الشاطئ ومقدماتها متجهة نحو البحر. وكانت ألواح الهيكل رمادية كالحة وفي سبيلها إلى الإنهيار بعد بقائها وقتاً طويلاً تحت أشعة الشمس الحارة. وقد نظر إليها بحزن دليلي سعيد حداد من أهالي كلبا[86] وهو شاعر ومؤرخ، وقال ويده مثبتة على الحافة العليا من جانب المركب «ونبكيها [البقارات] لما نراها». وبدا انكسار الأمواج وكأنما يردد صدى كلمات سعيد. ولا يملك المرء إذ يرى هذه المراكب إلا أن يتأمل التراث الشامخ الذي ظل عرب الخليج يحملونه طوال آلاف السنين.

إن البقارة تسمية غريبة تنحصر بعمان والساحل الإيراني من الخليج. وقد أخبرني الكثيرون من محدثيَّ العرب أن الكلمة تتصل ببدو السودان رُدَّ الناطقين بالعربية، على أن هذه الصلة مبالغة ولا أساس لها. ومن المحتمل أن أصولها ترجع إلى الفارسية.

تكاد كلمة (البقارة) ألا ترد في لقاءاتي مع الكويتيين والبحرانيين والقطريين[87]. وعندما

84 مقابلة، محمد بن سالم الأريمي، 2 ديسمبر/ كانون الأول 1996؛ خميس ناصر السناني، سامي هلال محمد إبراهيم المخيمي، 3 ديسمبر/ كانون الأول 1996.

85 مقابلة، 22 أبريل/ نيسان 1992.

86 مقابلة، 17 أبريل/ نيسان 1996.

87 هناك طراز من البقارة هو الكشتي لم أتمكن من معرفته في الخليج العربي، وهو مركب صيد، يزعم شهاب (1987:124) أنه ما زال مستخدماً في الخليج.

غادرت دبي متوجهاً إلى شمال شرق الإمارات إلى عجمان، عندئذٍ وفقط بدأت تبرز أسماء الأنواع الجديدة، (البقارة) و(الشاحوف) و(الزاروقه) (انظر أدناه المقطع الخاص بهذا الاسم). والشاحوف (الجمع: شواحيف) قارب صيد مدبب النهايتين ينتسب إلى الساحل الشرقي للإمارات والساحل الشمالي لعمان (الصورة 30). وهو شبيه بالبقارة وإن كان أصغر منها، ورأس المقدمة مدبب وقائم المؤخرة عمودي طويل. وطول المركب يتراوح ما بين 12 و 25 قدماً، ويحمل ما بين 4 و 6 مجذفين، كما كان يعمل في الماضي بالأشرعة والمجاذيف. ويبين حفر شاحوف في «جبل الجساسية» في قطر المعالم الرئيسة لهذا القارب إنما دون الصاري ودفة القيادة[88]. وقد عرض رجل خبير في صناعة هذا القارب، من عجمان، يدعى إبراهيم راشد شطاف[89] أن قائم المؤخرة في هذه القوارب (أي البقارة والشاحوف والزاروكا) مدبب ليوفر لها مرونة أفضل حين تواجه الأمواج. ويستخدم الشاحوف هذه الأيام في الصيد بالشبكة والصنارة، أما قديماً فكان يستخدم في الغوص وصيد اللؤلؤ أيضاً.



30

(شاحوف) في أم القيوين، الإمارات العربية المتحدة

88 حدد القارب الباحث في القوارب ن. وايزمان في رسالة شخصية (4 أغسطس/آب 1998). انظر Kapel 1983: Site no 421, Appendix,p53.

89 مقابلة، 16 أبريل/ نيسان 1996.

وكان قائم المؤخرة في معظم القوارب التي شاهدتها في اللواء على ساحل الباطنة منتزعاً ليستوعب القارب محركاً مع تطويل الجوانب العليا للمؤخرة المربعة الشكل بحيث تبدو كزعانف خشبية.

(الزاروقة) و(البتيل) في خيران شبه جزيرة مُسندم

على ساحل الباطنة سمعت صيادين يتحدثون عن (الزاروقة) (الجمع: زراريق)، ولكني لم أشاهد واحدة حتى كانت زيارتي لشبه جزيرة مسندم في نوفمبر/تشرين الثاني 1996. و(الزاروقة) [وتلفظ «زاروق» أو «زورقة» أيضاً] ترتبط بطراز عام يجده المرء بين السفن المسندمية، المتماثلة النهايتين بطول خمسين قدماً على خط الماء. وله قطعة في المؤخرة بشكل رأس كلب. وتبلغ حمولة (الزاروقة) الصغير نصف وزن حمولة الطراز الأكبر ويحمل طاقماً قد يصل إلى عشرين رجلاً. ويعمل كقارب نقل خفيف إنما يستخدم أساساً للصيد. وكان في الأيام الخوالي قارباً للغواصين.

وبلغني أن (الزاروقة) كان يستخدم عموماً في قرية الصيادين «كمزار» عند سفوح الجبال المطلة على مضائق هرمز في شبه جزيرة مسندم (الصورة 31). وكان الصيادون هناك يستخدمونه حصراً في الصيد على الساحل المجاور. وجدير بالذكر أن ثمة قطعة من جلد الماعز تعلو رأس قائم المقدمة مع أكف معلقة في الأمام أو الخلف ووظيفتها، على ما قيل لي، طرد عين الحاسد. ولقد أشغلني أمر الفارق بين (البقارة) و(الزاروقة) ردحاً من الوقت



31

الزاروقة في كُمزار، في شبه جزيرة مسندم (عمان)

لأنهما يكادان يتطابقان من حيث التصميم، سوى أنهما يختلفان من ناحية الاسم. ولذلك طرحت السؤال مراراً وتكراراً على محدثيَّ[90] ولكن دون أن أجد من يفسر لي مصدر الاختلاف. وأذكر أن صياداً من صحار قال لي بكثير من الحذق «البقارة الكبيرة هي بقارة والزاروقة الصغيرة هي زاروقة». وكانت الزاروقات التي تفحصتها في خصب وكمزار بدت فعلاً أصغر حجماً بكثير من البقارات الواسعة العريضة التي رأيتها مهجورة في كلبا. كذلك لاحظت أن للزاروقة قائم مؤخرة أعلى وهو أمر لم يبد لي أنه يختلف كثيراً عن قائم مؤخرة البتيل كما سوف يتضح فيما بعد. والواقع أن الصيادين الأصغر سناً يسمونها بتيل. يرافق القارب المسمى غاروكه garookuh اضطراب واختلاط في التصميمات والتسميات، وكان المؤرخ الاختصاصي بالشؤون البحرية في القرن التاسع عشر «باريس» قد قام برسمه أثناء حلوله بمسقط (الصورة 32). والحق أن اسم هذا القارب شبيه بالزاروقة. ويذهب هورنيل (1949:27) إلى أن هيكل هذا المركب أو تصميمه، «بقائم مؤخرة زائفة ودفة تحكم» يتفق مع تصميم مركب البدن الشائع على الساحل العماني ويعرض ثلاثة اختلافات هامة عنه من ناحية التصميم: للبدن مؤخرة مستقيمة ووسط المركب مكشوف والصاري شاقولي، بالمقارنة والغاروكة التي تحدث «باريس» عنها التي لها مقدمة شبيهة بمقدمة مركب (الغراب) وسطح كامل يمتد من الأمام إلى الخلف بالإضافة إلى صار مائل. ويصف «باريس» (الغاروكة) بأنها خليط من (الزاروقة) و(البدن). وإذن فلدينا قارب يبدو لفظه شبيه (بالزاروقة)، إلا أنه ليس كذلك من حيث التصميم.

ومن المثير للاهتمام أن البحارة المخضرمين في رأس مسندم يشيرون إلى الزاروقة باسم (الزعيمة). وكأن هؤلاء يتحدثون عن طراز عربي جنوبي[91]، وذلك لأن (الزعيمة) التي كانت تستخدم ذات يوم في عمان كانت قارباً صغيراً [من القصب أو الخشب مغطى بالجلد أو ما شابه لمنع نفوذ الماء] (انظر الفصل السادس).

وقد قيض لي أن أقع في قرية «كمزار» على أشد القوارب التقليدية بدائية. وجدير بالذكر

90 مقابلة، يوسف بن عبد الله بن يوسف الفارسي في حارة الشيخ، 28 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996؛ إبراهيم محمد علي النوافلي في صحار ودرويش عبد الله سعيد الزعبي، في صحم، 29 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

91 الزعيمة قارب من قوارب البحر الأحمر أو طراز يمني مثل البركنتين، أو سفينة صغيرة. وللكلمة تهجئات مختلفة مما يعني وجود أشكال مختلفة من اللفظ، في البحر الأحمر والصومال واليمن وحضرموت، انظر (Kindermann 1934:34).



32

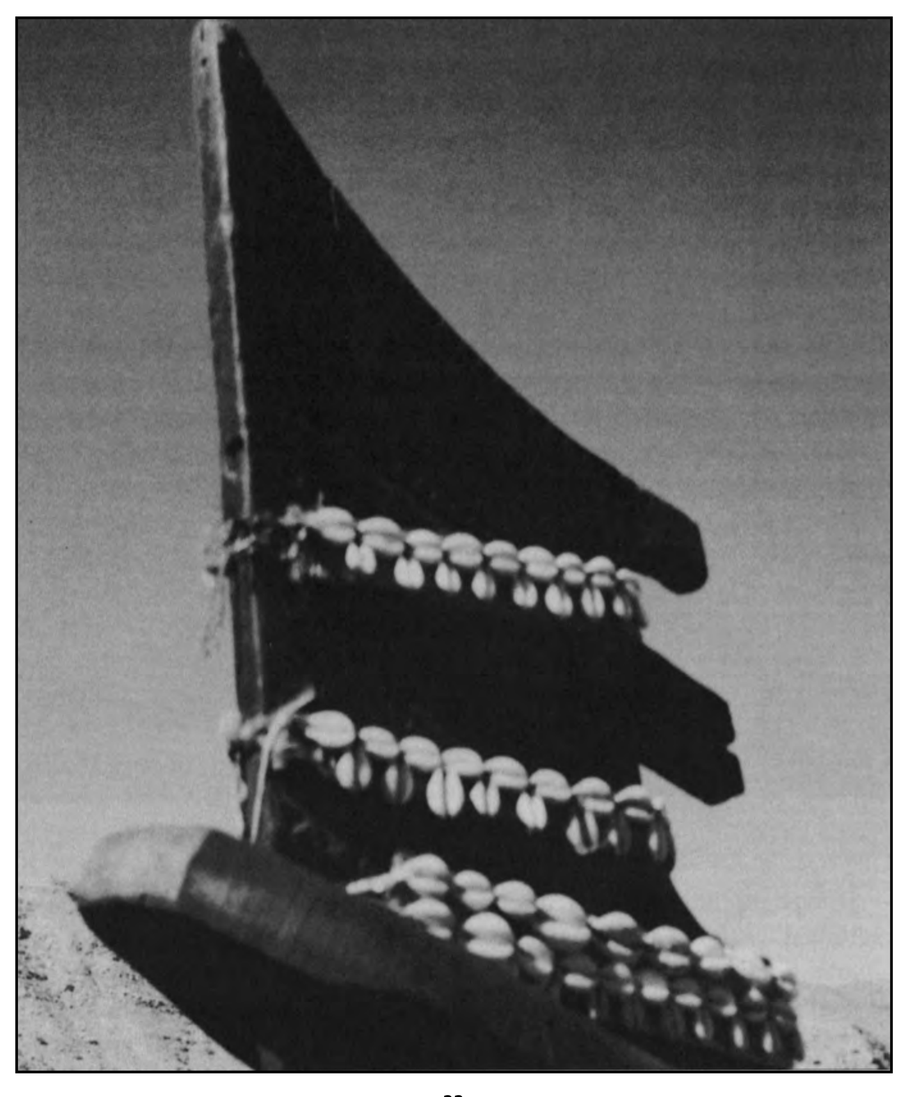
الجاروكه حسب تصوير «باريس» (1491)، اللوحة 6

أنه عليك كي تصل إلى «كمزار» إما أن تسلك الممرات الجبلية التي تشرف على الأخوار وإما عن طريق البحر. وكان أن ركبت اللنج مع ركاب آخرين ذات صباح في ميناء خصب ومن ثم مضيت إلى «كمزار»، القرية التي تصنع فيها الزاروقات والبتاتيل. وكان أول ما وقعت عليه عيناي بعد سحب اللنج إلى الشاطئ بتيلاً مزخرفاً، فقد زينت مقدمة القارب الطويلة بالشرائط وصدف الودع (باكيس) التي التفت حول زعانف المؤخرة الطويلة أو قائم المؤخرة الزائفة (الفاشين) لأحد القوارب بينما أُلبس الرأس المدبب لقارب آخر جلد الماعز (الرسم 33 و 34). وكانت الزينة تتألف من شريط من الأصداف المضمومة إلى بعضها يسمى الزنزور يعلق عند أعلى قائم المقدمة. وقد وصف عبد الله بن علي محمد الكمزاري المشهد بأنه «زينة عرس»؛ ويتابع الرجل قائلاً: «البتاتيل هي حياتنا، ونحن نزينها ونزوقها كإشارة إلى ابتهاج كل فرد من الأهالي»[92].

إن البتيل (الجمع بتاتيل) قارب تنفرد به شبه جزيرة مسندم؛ وهو قارب صيد مدبب الطرفين يتميز بمقدمته المنخفضة الحادة وارتفاع قائم مؤخرته وبروزاته. وفي البتيل كما لاحظ برترام توماس (Ward 1987:467) ملامح هجينة مأخوذة عن البدن. القارب الساحلي العماني بمؤخرته المرتفعة وقائم المقدمة الطويل، وهي الصفات المميزة للبوم

92 مقابلة، 24 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

الكويتية. وهناك ثلاثة أسماء فرعية تطلق على هذا القارب: سيليك (أو كارب) للقارب الأكبر، والبهوي للمتوسط وفيدر (قارب يستخدم المجاذيف) لأصغر القوارب. وكان السيليك يستخدم في الرحلات إلى أبوظبي ومسقط، كما قيل لي، ولكن الأنواع كافة تقتصر اليوم على الصيد بالشباك قريباً من السواحل. وللبتيل الكبير والمتوسط سطح في المقدمة والمؤخرة والصاري موضعه وسط القسم الذي لا ظهر له. ويبدو البتيل بهوي مماثل للبتيل



33

أصداف ودع تزين زعانف القائم الطويل لبتيل بهوي في كمزار، شبه جزيرة مسندم (عمان)

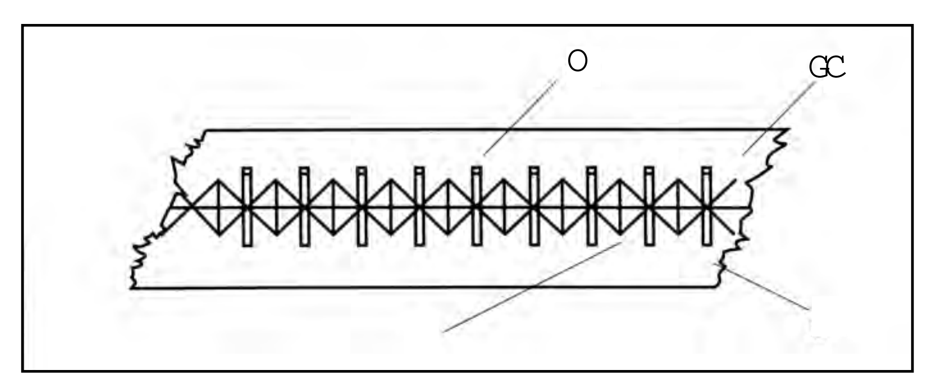


34

جلد ماعز على رأس مقدمة البتيل كارب في «كمزار»، شبه جزيرة مسندم (عمان)

سيليك سوى أن فيه خصائص من سمات البتيل المنقرض الذي سبق وصفه في الفصل الرابع. وهذه الأحجام الثلاثة كلها تبنى بطريقة الصدفة؛ والعرينه (البيص) الرئيسة فيها تمتد حتى منتصف القارب تقريباً والعرينه الثانية تتصل بالأولى بقائم المؤخرة. ولقد كانت كافة أقسام البتيل تشد ذات يوم إلى بعضها بالخياطة. وفي هذا الموضوع قال معمر القوارب صالح زايد محمد جمعة الكمزاري[93] «لكن هذه العادة انتهت قبل ثلاثة عقود أو أربعة». فالأطر تثبت الآن إلى الألواح بمسامير حديدية، لكن أخشاب المقدمة وقائم المؤخرة تخاط إلى نهايات الألواح، وهذه طريقة تطبق، كما سلفت الإشارة، في البدن والبقارة. ثم عُرضت أمامي الطريقة المتبعة في خياطة حيزوم المقدمة إلى قائم المقدمة. إذ يقوم القلاف بفتح ثقوب تبعد بحوالي بوصتين عن حافتي قطعتين من الخشب، بحيث تصبح تلك الثقوب متقابلة، ثم: (أ) تتم الخياطة بإبرة فولاذية، بشكل منحرف من اليمين إلى اليسار، أولاً باتجاه الأسفل، ثم (ب) صعوداً إلى الأعلى بحيث تتقاطع مع نموذج الخياطة الأول، (ج) وتخاط الثقوب المتقابلة، بدءاً من الأعلى، فنزولاً إلى الأسفل، (د) وأخيراً لضمان الشد المحكم لقطعتي الخشب يقوم القلاف بضرب الأوتاد الخشبية بالمطرقة وإدخالها في الثقوب المعدة سلفاً، بين كل خياطة متقاطعة (انظر المخطط 1).

93 مقابلة، 25 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.



المخطط 1

وعند إنجاز هذه العملية، ينشر زيت السمك على الأجزاء المخاطة لتقوية الهيكل. وقد بين لي القلاف كيف تخاط أخشاب الدعامة الأفقية الرئيسة إلى جانب الهيكل بحيث تربط الأطراف إلى بعضها، وتلكم تقنية يبدو أنها ما تزال تستخدم في عمارة بعض أنواع القوارب في جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا. أما العوارض البارزة، ومجموعها أربع، فيستخدمها الصيادون في الإمساك بالقارب وشده إلى الشاطئ أو الدفع به إلى الماء. ولكن العوارض البارزة تفيد، كما سوف يظهر في الفصل السابع، في تثبيت جوانب هيكل القارب. وقد أشار صالح زايد إلى كيف يمكن أن يؤدي جذب البتيل ودفعه إلى إلحاق الضرر بأغطية نهايات الألواح، «فلو تثبتت هذه النهايات بالمسامير لصعب استبدالها»؛ ثم تابع قائلاً: «فمؤدى ذلك أننا سنضطر للبدء من جديد؛ ولذلك فإن خياطة أغطية الأطراف طريقة أكثر عملية وأقل تكلفة». والعادة أن يجري سحب القوارب إلى الشاطئ على حمَّالات متحركة، وإلا أصيبت العرينه بالضرر، إذا ما صارت تقفز فوق الرمل؛ إذ يمكن أن تتعرض القوارب للعطب بسهولة عندما تترك لتتحرك في الأمواج المتكسرة على الشاطئ وتقفز على الرمال.

وعلى السطح الأمامي البارز يجري حفر الخشب ليضفي عليه زينة جميلة، ويعلوه قرنان من الخشب المحفور يسميان كلب (أو جلب)، يستخدمان لتثبيت حبال الربط. كذلك تجد أربع قطع خشبية طويلة وضيقة (اثنان فقط على البهوي)، اثنان لكل جانب، تشد إلى النهاية السفلى لقائم المؤخرة لوقاية الدفة (سكَّان). وكان ذراع الدفة هو ما يلفت النظر، إذ أنه ليس مشدوداً إلى الأعلى، وإنما مربوطاً إلى الجانب الخلفي من الدفة. وهناك نظام من الحبال

والرافعات مرتبط بالذراع مثل التي نراها على البدن. وتتدلى الدفة من زعانف المؤخرة الطويلة التي تسمى (فاشين)؛ وإنني لست واثقاً من الغرض الأصلي لها.

ولعل كلمة بتيل العربية تتصل بالمصطلح الهندي، باتيل، وهو قارب صغير معروف في ساحل الهند الغربي، ويختلف كل الاختلاف عن البتيل بل هو أشبه بالسنبوق العربي. والباتيلات الهندية وإن لم ترق للعين فإنها حسنة التصميم ومتينة البناء. وقد يكون المصطلح العربي متصلاً مباشرة بالباتيل والباتيله (قارب صغير)، مع أنه يبدو من المرجح أن أصلها كلمة بات Pat (لوح) الهندية، بصرف النظر عن أي تشابه لغوي هندي–أوروبي (مثلاً اللاتينية القروسطية batellus, batus, battus، والاسبانية batel والايطالية battello الخ[94] وكما لاحظ هورنيل (1946:201) فإن المؤخرة المربعة والكوثل مما بقي من الباتيل الهندي، إنما هي من بقايا مركب برتغالي استخدم في التجارة مع الساحل خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر.

(بَلَم) البصرة والكويت

يحمل المركب المسمى (بَلم) balam (الجمع أبلام أو بْلام) بعض الشبه بالبَقّارة. وقد جمعت بعض المعلومات حول هذا الطراز من بحارة كويتيين في العام 1985. وهناك أساساً نمطان[95] من هذا الطراز كانا يبحران بين البصرة والكويت (بلم عشاري)، وهو قارب لنقل الركاب أو حمولات أخف (قارب لنقل بضائع خفيفة)، يبلغ طوله حوالي خمسين قدماً ويحمل 20 راكباً، وهناك (بَلَم نصاري)، وهذا مركب يستخدم في الشحن أو صيد السمك أو اللؤلؤ، ويبلغ طوله 40 أو 50 قدماً[96]. وثمة طراز آخر من النصاري يسمى بطيرة (أو بَتيرة) (شهاب1987:121) وهذا طراز لم أجد أحداً ممن أجريت معهم المقابلات يملك وصفه.

94 راجع OED 1982 I: 1700 : للإطلاع على الأصول الهندية– الأوروبية «للقارب».

95 طراز آخر ذكره رواند (Lorimer 1986,I,iib:830) هو العراقية، وهي قارب نقل كبير، يبلغ طوله 60 قدماً ويحمل 50 طناً. وهذا المركب يتواجد أساساً في نهر الفرات والهندية، وعبارة العراجية اسم شامل لمرفأ «عراق» النهري، وإن كانت العبارة تستخدم بشكل فضفاض بما يعني كل قارب في الفرات.

96 معلومة أخرى أفاد بها الكابتن شكسبير هي أن القارب العشاري كان يبلغ من الطول 20 قدماً، إنما لا ينفع في النقل. أما النصاري فكان قارب شحن أشد متانة. انظر: (1913) CDRAD- IOR, R/ 15/ 55/ 5

أما معلوماتي فمصدرها هوكينز (Hawkins 1977:153) الذي يصف المركب وفي نقله للكلمة يسميه (بُتيرة) فيقول إنه مركب شراعي، مرتفع الجانبين ومدبب الطرفين ورأس المقدمة مرتد إلى الوراء وكان يبحر في الخليج. وله دفة قيادة تعمل يدوياً وصار واحد من قصب الخيزران، وعرضه الأقصى واسع، ويتسم بالبطء في الإبحار. وكان المركبان (العشاري) و(النصاري) كلاهما، حسبما يقول رواند (Lorimer 1986,I,iib:830)، قد جرى تسجيلهما على أنهما قد بنيا في الكويت في بداية القرن العشرين. ولكنْ البناؤون الكويتيون الكبار في السن أخبروني بأن المركب كان يعمر في البصرة والكويت ووصفوه بأن قاعه مسطح تقريباً وبلا عرينه؛ وجدير بالذكر أن (النصاري) صُمم ليحمل محركين في مؤخرته. وكان القارب يستخدم في انهار العراق ويدفع بعمود بالقرب من الضفاف وعندما يسير بالشراع تربط دفة القيادة بالمؤخرة. كذلك للنصاري أسماء مختلفة: إذ يسمى في جنوب العراق (مهيلة) muhayla وفي بوشهر يسمى بِليم (كلمة فارسية)، و(بقارة) في الكويت. وعلق ديكسون (Dickson 1949:475) في مذكراته التي تتناول الأيام التي أمضاها في الكويت أن (النصاري) على سوء بنائه يشبه (البوم) من حيث الهيكل، سوى أن قائم المقدمة كان مستقيماً. وقد فوجئ بناة السفن الكويتيين[97] لسماعهم وصف بناء المركب بالسيئ؛ فيبدو أنهم كانوا يحسبون أن المركب المصنوع من خشب الساج كان متيناً. وكان مركب (البلم) الكويتي يعرف أيضاً بالبلم فودري وله نهايتان حادتان (1988:43 الحجي) وكانت (الأبلام) التي شاهدتها قيد الإنشاء في قطر، في أبريل/ نيسان 1992 مصممة جميعها بشكل قوارب سباق طويلة وضيقة ومدببة النهايتين وتستوعب 36 مجذفاً. أما كلمة (بلم) فقد تستقصى أصولها في اللغة الهندية (فالام Valam) حسب الدجيلي (1912a: 97) وربما كانت تتصل بكلمة vallam المستخدمة في تاميل نادو، وهذا قارب صيد، أو ترجع إلى الدرافيدية (Hornell 1942:33-4) ومن المثير للاهتمام الكلمة الإغريقية ploion بلويون[98] وتعني «المركب العائم»، وتشير عموماً إلى «سفينة»، ولكن المؤرخين توسيديديس (ت

97 مقابلة، خليل بن راشد وحسن عبد الرسول، 14 فبراير/ شباط 1985.

98 منسوخة Ploion؛ زوجان من الأصوات المتباينة الحرف الأول /b/(أو /p/ (/v/ و الأخير /n/ - /m/ يتبادلان مما يوحي بأنهما من أصل هندي- أوروبي مشترك.

حوالي 400 ق.م) وهيرودوت (ت حوالي 430 ق.م)، يعرفانها باعتبارها «مركباً صغيراً؛ قارب صيد» (Liddle and Scott 1953:1422) فالكلمة إذن مصطلح عام يقصد به «سفينة» تأخذ به اللغات الهندية – الأوروبية.

لذا يمكن القول، أن بالإمكان اعتبار (البلم) من حيث المظهر مركباً عادياً لا ينطوي على سمات مميزة بالرغم من شيء من الشبه مع البقارة. ويبرز «البدن» و «البقارة» «والبتيل» «والشاحوف» كأمثلة جميلة على التراث البحري[99] وربما ما تزال تحتفظ أكثر من أي قارب خشبي في الخليج بسمات توحي بأنواع تنتمي إلى ماض بعيد يسبق التأثير البرتغالي. أما حقيقة أن المرء يقع عليها في كثير من الأحيان في مجتمعات منعزلة فأمر جدير بأن يكفل لها البقاء.

99 يجري نورمان وايزمان بحثاً حول عائلة البتيل، معيداً تكوين الأصل ويشير إلى وجوه تشابه بين الشاحوف، والزاروكة، والبقارة، والبتيل، ومن خصائصها قائم المؤخرة الزائف والمقدمة الموشاة بالرسوم والعرينه المقوسة، وهذا يوحي بأن تلك القوارب كانت تخاط في وقت ما (رسالة خاصة، 21 سبتمبر/ أيلول 1999).

6
قوارب السفن والزوارق الخفيفة والرماث

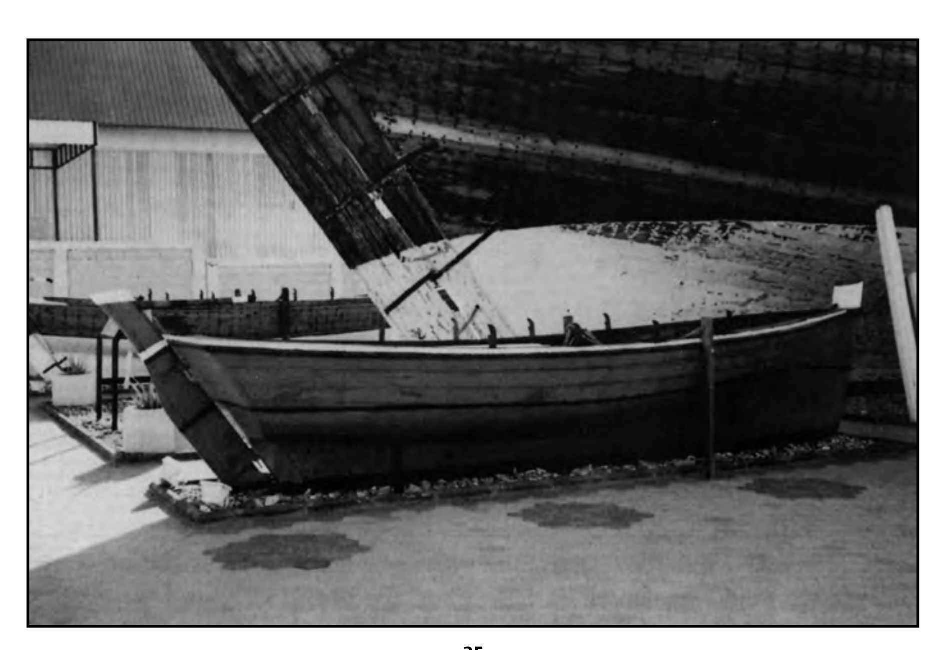
تمنيت من حبي عُلَيَّة أننا
على رمث في البحر ليس لنا وفر
أبو صخر الهُذَلِي[1]
النصف الثاني من القرن الأول هـ/ السابع م

قوارب السفن

تعد قوارب الخليج (الكتر) و(القلز) و(الماشوة) نماذج للقوارب الساحلية أو قوارب النجاة التي يجدها المرء على السفن الشراعية الكبيرة الحجم. وهذه القوارب مكشوفة وليس لها سطح، وكانت تُدفع حتى مؤخراً بالمجاذيف وأحياناً بشراع صغير رباعي الأضلاع؛ وهناك اليوم الكثير من هذه القوارب التي تعمل بمحرك خارجي.

وكان (الكتر) Keter أو (Kitr) يؤدي عمل قارب النجاة في السفن الكبيرة؛ ويتراوح طوله من 18 إلى 20 قدماً، ويستطيع أن يحمل ستة أشخاص في الحد الأقصى. ويستخدم بناة القوارب والبحارة الكويتيون مصطلح كتير Ketire الذي يريدون به القارب الذي يعمل بالمجاذيف، وينبغي عدم الخلط بينه وبين طراز السنبوق الصغير الذي يعرف بالقطيرة كما سبق القول في الفصل الخامس. ويذكر عبد الأمير عبد الله حسين[2] باني السفن الشراعية البحريني أن والده كان يحدثه عن كتر مشابه لـ «البَلَم فودري» ذي نهايتين حادتين. ويرتبط الكتر عموماً في البحرين بالناخوذة، الذي كان ينتقل عليه في أيام الغوص لصيد اللؤلؤ من سفينة شراعية إلى أخرى أو من الشاطئ وإليه. وهناك طراز لعله يتصل بالكتر الذي يسمى كيت، وهو قارب صغير يبلغ طوله 15 قدماً والحد الأقصى للرجال الذي يمكنه حملهم لا يتجاوز ستة رجال وأصله هندي، وقد اعتاد الطوّاش (تاجر اللؤلؤ) أن ينتقل به من سفينة شراعية إلى أخرى في عرض البحر أو الإبحار من المرفأ الرئيس (صورة 35) إلى مرافئ مختلفة.

1 ترجمها إلى الإنكليزية مونتغومري (195:1997).
2 مقابلة في 25 أبريل/ نيسان 1991.



35

كثيراً ما كان الكيت يستخدم من تاجر اللؤلؤ، الكويت

كما أنني سمعت هذا الاسم في الخور (قطر) وفي عجمان أيضاً، حيث ينزع أهل البلد إلى استخدام كلمة كيت.

كان البحارة حيثما تجولت في الخليج، على معرفة بالاسم قلز (الجمع قلوز)، ويعني قارب نجاة. وبناة السفن في البحرين يقولون، على سبيل التغني بالشيء، إنه ابن أو بنت السفينة الكبيرة؛ ويدفع هذا القارب بالمجاذيف أو بأعمدة خشبية ويتسع لما لا يقل عن 20 شخصاً، كما يمكن استخدامه في نقل الركاب أو حمل البضائع من السفينة وإليها (الشملان 1990:110). والسفن التي تعمل في صيد اللؤلؤ تحمل مقادير ضئيلة جداً من (القلوز) ليستخدمها الطواش والناخوذة. والكلمة تلفظ «جلز»، (jals) في البحرين. وفي قطر [تلفظ القاف مثل الجيم المصرية أو الكاف الفارسية] إذ يقولون gals قلز أو قلس(أو حتى قلش)، والجمع قلوز أو قلوص، وهو قارب سباق كثيراً ما يشار إليه باسم قلز للسباق، وهذا طراز بناه يوسف الماجد في الدوحة، بقطر[3]. ولقد رأيت عدة قوارب من هذا الطراز في ورشة في الأميرية، وتصميم الهيكل شبيه بالقلز الصغير؛ ويصل طول بعض القوارب من هذا

3 مقابلة في 19 أبريل/ نيسان 1992.



36

(ماشوّة)، قارب النجاة لمركب البوم، الكويت

الطراز إلى 52 قدماً ومصمم لاستيعاب 60 مجذفاً، وهناك قوارب أخرى يبلغ طولها 25 قدماً وعدد المجذفين 20، وأصغر هذه القوارب يبلغ طوله 14 قدماً ويستطيع استيعاب 8 مجذفين.

وكثيراً ما يذكر الكويتيون والبحرينيون اسم الماشوّة (الجمع مواشي) باعتباره قارب النجاة في مركب البوم، وهذا قارب صغير مفتوح النهايتين، طوله 24 قدماً وعرضه 9 أقدام (الصورة 36). ولهذا القارب ثمانية مجاذيف ويستخدمه البحارة كمعدية أو في شحن البضائع. كما أنه يختلف عن طراز (الجهازي– ماشوة) من عائلة السنبوق الذي تحدثنا عنه في الفصل الخامس. ولكن قارب النجاة الماشوة مصطلح يشمل أي قارب صغير في منطقة الخليج. ومع ذلك فإن البحارة الذين تحدثت إليهم دأبوا على الاستعاضة عن اسمه بكلمة كِيت وقِلز حتى لم أعد أتبين الفارق بين هذه الكلمة وتلك. ومن المسلم به أن القوارب كلها تقريباً تبدو متشابهة ولها وظائف متشابهة. وقد قيل لي إن التجار اعتادوا على سبيل الهواية، صنع قوارب الماشوة أثناء رحلاتهم الطويلة التي تدعو للسأم في أغلب الأحيان، من الخليج إلى غرب الهند أو شرق ساحل إفريقيا (عثمان 157:1990). وفي إفريقيا الشرقية نجد

الماشوات الزنجبارية (كما ذكرها برينس 1965:77) التي تحمل صورة العين على جانبي مقدمة المركب وأحياناً على المؤخرة. كذلك يجد المرء ماشوات على شمال غرب شاطئ الهند حيث تقوم بشكل أساسي بأعمال الصيد ونقل شحنات البضائع الصغيرة؛ وهذه في جوهر الأمر من تصميم وصناعة عربية، وتعرف بالاسم الهندي، ماتشوا machwa، ولكن هناك نوعان من هذا القارب: ويذكر هورنيل (Hornell 1946:202-3) أن ثمة طرازاً ذا مؤخرة مسطحة، بينما الآخر، وهو شائع جداً في أماكن بعيدة. مثل بمباي، وهذا الطراز ذو جوانب هزيلة وقائم خلفي شديد الميلان (مع بعض الاختلافات في تصميم الهيكل في الماشوا الغجراتية). والكلمة هندية الأصل، فيقال ماتشو machu أو ماتشوا machwa (Jayakar1889:821) وإن حدثنا مارسيل ديفيك (الرامهرمزي 302:6—1883) نقلاً عن دي فريز عن قارب صيني يحمل اسم mauchua ماوتشوا[4]. ولكن ليس لدي معلومات تؤيد صحة الاسم الصيني وصلته بالهند.

ولئن تكن القوارب الآنف ذكرها مصممة أساساً كقوارب نجاة فإنها تستخدم في أغراض أخرى أيضاً. وحين تحمل على ظهر سفن تجارية أو سفن قرصنة تستخدم بشكل رئيس في الاتصال بين سفينة وأخرى في عرض البحر، كما كان الحال أيام صيد اللؤلؤ أيضاً. وأكثر قوارب النجاة التي تستخدم عند الشواطئ هي الكتر والقلز والماشوّة. وهذه تعلق على أعمدة حديدية حين تكون في البحر ولا تخزن على ظهر المركب. أما مقدار ثبات هذه القوارب عند نشوء خطر فلم تتوفر لي معلومات تفيد بجواب. لكنني فهمت ممن يوفرون لي المعلومات أن هذه القوارب كانت باستمرار قيد المراجعة والتجربة. ولعل الماشوة كان الطراز الوحيد المفضل لديهم بسبب قابليته للطفو في الماء ومتانة عمارته.

الزوارق الخفيفة والرماث والقرب الجلدية

لقد صنعت المراكب الأولى في الخليج العربي من مواد في متناول الأيدي، وهذه المراكب

4 De Vries parle bien d'une petite chinoise, qu'il nomme mauchua, mais nous ne savon pasquell est le bateau quil veut indiquer par ce nom, (sv m.tyal)
يمتدح دي فري قارباً صينياً صغيراً يطلق عليه اسم موشوا، لكننا لا نعرف قارباً بالاسم الذي يشير إليه.

هي: الزوارق الخفيفة المجوفة ذات المجذاف الواحد مثل (البلم) و(الهوري)، و(الشاشة) المصنوعة من سعف النخيل، و(الرمث) أو (الطوف) المبني من جذوع الأشجار المضمومة إلى بعضها. وهذه المراكب متينة وقادرة على الخوض في البحر وتقدم لنا نظرة معمقة مثيرة للاهتمام حول الماضي.

البلم المجوف

البلم (الجمع: أبلام أو بلامي) زورق خفيف مجوف مستدير القاع وليس له ظهر. وقد يكون للاسم صلة بالبلم [العراقي] الذي سبق تناوله في الفصل الخامس لكن من الواضح أنه من طراز مختلف. وكثيراً ما يكون على ظهر السفن الكبيرة التي تعبر المحيطات، وكان يستخدم كمعدية لنقل الطاقم والركاب من الشاطئ وإليه. ومصدره بمباي ومليبار ويستخدم مباشرة دونما إضافات وإن كان يضاف إليه أحياناً عدد من المقاعد الخاصة بالمجذفين. والأبلام المصنوعة من أشجار المانجو أدنى سوية من تلك المصنوعة من الخشب المتين[5]. كما أن الأبلام شائعة جداً في البصرة، ثم صار الاسم يعني بالتالي كل قارب نهري مدبب الطرفين له شكل الكانو، مهما تكن سعة حمولته (Hornell 1942:31). والأبلام في جنوب العراق التي قام بوصفها ثيسيجر (Thesiger 1967:47,221) كانت رحبة ومسطحة القاع، وألواحها متلاصقة ويبلغ طولها 30 قدماً وجوانبها عالية والمقدمة والمؤخرة مزينتان بأشكال محفورة. وتتحرك الأبلام بالمجاذيف أو بالشراع أحياناً. ويطلق العراقيون على من يشغل البلم بالتجذيف البلاّم(Woodhead and Beene 1967:43).

وقد قمت أثناء إقامتي في البحرين في أبريل/ نيسان 1991 بزيارة قرية الصيادين المالكية[6] وشاهدت بلماً مجوفاً لصيد السمك مصنوعاً من خشب الساج، يبدو أشبه بصندوق مستطيل الشكل مسطح القاع وله ظهر عند الطرفين؛ وليس في هذه القوارب مجاذيف، وإنما تستخدم فيها الخطرة (عصا دفع) من قصب الخيزران، ويتراوح طول القارب بين أربعة وخمسة

5 يذكر هورنيل (1942:31) عدة أنواع من الأشجار التي تصنع من أخشابها قوارب البلم: منها نوع من الشجر الأحمر الجميل الدائم الخضرة أوراقه ملساء أخشابه ذات قيمة عالية في أعمال البناء.

6 مالجية في لفظ أهل المنطقة؛ تغير صوتي واحد يؤثر في مجموعة واسعة من اللهجات العربية المحلية فيصبح لفظ /الكاف/ هو /جيم/ انظر (Holes 1987:32).

أقدام. وكثيراً ما يشير أهل المنطقة إلى (البلم) البحريني باسم (الماشوة)، وهي كلمة تستخدم في بوشهر وغنافه (Ganaveh) على الساحل الإيراني (Prins 1972-4:161) أما الاسم ballam بالآّم أو ڤالام (Vallam) فيستخدم على ساحل تينّيفيلّي في الهند؛ والاسم العراقي الذي نقله لوريمر (Gazzeteer 1986,iib:830)، يضاعف فيه حرف اللام ويلفظ مشدداً، بينما سمعت الاسم يتردد في الخليج كله يلفظ مخففاً بلامٍ واحدة، وجمعه في أم القيوين (بلامي). واللفظ الفارسي له بيليم belem.

(الهُوري) التقليدي للبحارة العرب

لعل الهوري (الجمع: هواري) أكثر أشكال الزوارق المحفورة البدائية شيوعاً في أجزاء عديدة من الخليج وبحر العرب: وهو زورق صغير يصنع من حفر جذع شجرة من أشجار المانجو من ساحل مليبار ويستورد من بمباي وكاليكوت محفوراً جاهزاً، ويعرف باسم «هوري حفر» في جنوب شرق عمان. ويبلغ طوله 15 قدماً. ولطالما يستلفت مشهد الهوري المحفور اهتمام الرحالة الأوروبيين وكثيرون منهم يصفونه بأنه قارب في المرفأ يحمل شخصاً واحداً أو اثنين. وفي قطر قيل لي إن أحد تجار اللؤلؤ كان في كثير من الأحيان ينتقل من مركب شراعي لصيد اللؤلؤ إلى آخر في هوري. وما زلت ترى حتى اليوم قارب ركاب (هوري) يستخدم هنا وهناك في الخليج وعمان. ولطالما صادفت أثناء عملي الميداني في صور صيادين يركبون الهوري للوصول إلى سفنهم الشراعية من الشاطئ مع المد. وعلى العموم فإن بدن هذا القارب الضيق يتلاءم جيداً مع الأمواج المتكسرة، لكنني علمت في مطرح بوقوع حادث انقلاب قارب أو اثنين كل عام. وجدير بالذكر أنه بغية توفير الثقل والاستقرار يعمد البعض إلى وضع الحجارة أو الحصى كصابورة للمحافظة على توازن القارب[7]. وهذه القوارب تستخدم المغداف عوضاً عن المجاذيف حيث تضرب الماء بها كما يضرب الحفارون الأرض برفوشهم، على حد وصف ويلسون (Wilson 1954:21).

ولقد كان العديد من الهواري التي تفحصتها في عمان، وخاصة في السيب، وسدب

7 حول موضوع الثبات سمعت مثلاً دائراً في مسقط ليس فيه تقريظ لأهل صور ويجري على النحو التالي: «لا تؤمِّن لصوري ولا تركب هوري»، ومفاده أن أهل صور متقلبون مثل قارب الهوري.

ومطرح وصحار، وصحم والرادة al- Radah على ساحل الباطنة، من قوارب صيد السمك مع بعض المظاهر الأخرى المضافة إليها (الصورة 37). وهذه القوارب تستخدم في الصيد بالشباك والصنارة معاً. وقد شرح لي دليلي حمد سعيد حمد البريكي، وهو اختصاصي بالفنون والآداب الشعبية، من الرادة[8] السبب في استحالة استخدام البلم المحفور إلا كقارب لنقل الركاب على السواحل. فإذا استخدم كقارب صيد، عندئذٍ، على الباني أن يدعم القيدوم ويضيف الشفير (الحافة العليا بجانب المركب). ويحفر داخل البدن بحيث يجعله يظهر بشكل أضلاع (الصورة 38). ويدعى هذا الطراز هوري منشور. ويقوم الباني بتركيب محرك بالقرب من المؤخرة ويشكل كروة karwa (شكل شبه بيضوي عند أسفل المؤخرة) لاستيعاب عمود إدارة ومروحة. وينبغي الحرص على أن تظل الهياكل مرطبة بزيت السمك وأن ترفع من الماء إلى الشاطئ حينما لا تكون في حالة الخدمة. وفي الأيام التي كان يستخدم فيها الشراع كان يثبت صار قصير يحمل شراع سيتي [شراع رباعي الأضلاع من النوع اللاتيني]، وعلى المؤخرة المقوسة كان ثمة دفة توجيه معلقة بذراع تدوير ومحور ارتكاز رأسي (Hornell 1942:30). وفي صلالة يستخدم الصيادون خشباً محلياً[9] لبناء أضلاع الهوري.

أما في ما يخص الصيد بالشباك، فإن الصيادين في جنوب شرق عُمان كانوا يؤثرون عمارة (هوري) كبير باستخدام أسلوب بناء الصدفة التقليدي (مثلاً وضع ألواح الخشب أولاً، بعد وضع العرينه ومقدمة المركب والمؤخرة. انظر الفصل السابع). وطول هذه الهواري يتراوح بين 15 و 30 قدماً وتحمل ما بين 4 و 8 بحارة. وأطول ما شاهدته منها (من 25 إلى 40 قدم) كان في مصيره في أبريل/ نيسان 1998؛ وهو من صنع محلي ويستخدم في الصيد بالشبكة وبالصنارة. وقد استخدم هذا الطراز ذات مرة في حمل الركاب إلى السفن الشراعية الراسية في مرفأ صور، أو كان يستخدمه التجار الصغار الذين يقصدون شطآن القرى المجاورة. أما الهوري البحريني فيتراوح طوله ما بين 10 و 20 قدماً ويحمل عدداً من

8 مقابلة في 29 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

9 أخبرني في ظفار مدير التراث الوطني في (صلالة) أن الأهالي يستخدمون الحطب من أشجار العثاب Athab والعرير Arir التي تنمو في الوديان والتلال.



37

(هوري) صيد في سذاب بالقرب من مسقط، عمان



38

هواري صيد: داخل البدن محفور بشكل أضلاع، صور، عمان

الركاب يصل حتى العشرة. ثم صادفني اسم بيلي beyli وهو قريب من طراز أسرة الهوري إنما أعرض وأكبر. وقد سمع رشيد عبيد الشوق، وهو راوية[10]، من بعض البحارة الكبار في السن أن هذا القارب كان يستخدم قديماً في الإمارات في الصيد ونقل الركاب من طرف إلى آخر في ميناء دبي.

ولقد ذكر الرحالة الهوري لارتباطه بالبحر الأحمر وبحر العرب. والاسم مشتق من هوري الهندية، وهي مستعارة من كلمة هودا[11] السنسكريتية (Glidden 1942:72). كما أورد هورنيل (1920:148) ذكر هوري هندي وأن طوله يتراوح بين 22 و 40 قدماً، ووزنه يصل حتى 6 أطنان. وكان هذا نسخة عن التوني[12] في بمباي، وهو زورق محفور مبني من ألواح من الخشب والمقدمة وقوائم المؤخرة مقوسة؛ وللقارب دفة توجيه مثبتة إلى المؤخرة برباط أو ذراع تدوير حديدية. وتبدو الصلة بين «الهوري» و «هو» hu الصيني (قارب الطفو) كما يعرضها ياجيما (1976:29) قضية مشكوك فيها. وكانت كلمة هواري صيغة الجمع الأشد شيوعاً التي سمعتها لكلمة هوري، وفي عمان هيواري؛ وهناك صيغ جمع أخرى: بالمهري، هواريت أو هاويريت، وبالحضرمي هوارية (Jahn 1902:272).

الشاشة العمانية

لو شئنا استقصاء أصول القوارب المكشوفة الصغيرة في الخليج لوجدنا أن الشّاشة (الجمع: شاشات، أو شوش) أكثر الأنواع بدائية، إذ تتحرك بالغادوف. ويبلغ طول هذه القوارب 10 أقدام وتنتمي إلى الإمارات وشمال عمان، إنما كانت تشاهد في مطلع القرن التاسع عشر في قشم وبندر عباس على الساحل الإيراني (Lorimer, 1986,I,iib:236) ولا نقع على هذا المصطلح لا في المعاجم العربية القديمة ولا الحديثة أيضاً. وأعتقد أنه يمكن أن يكون أصلها كلمة «شيش» العربية (وهو نوع من التمر) (الزبيدي 1977 الجزء الثاني عشر:

10 مقابلة في 18 أبريل/ نيسان 1996.

11 في الأوردو هودزي (Badger 1889:824) ؛ والسوقطرية أيضاً hori ؛ انظر:(Vollers 1896:651).

12 لا بد أن هذه هي الدوني أو الذوني التي يذكر Yule and Burnell (1994: 323) أنها من جنوب الهند، وأصل الكلمة توني بلغة التاميل، أو درونا بالسنسكريتية، وتعني المركب الخشبي.

أما doni التي وصفها John Edye (1835: 13) فهي طراز مختلف تماماً؛ حيث أنها مركب ضخم كسفينة، ويبلغ طوله 70 قدماً، وعرضه 20 وعمقه 12 قدماً.

240) ومنها كلمة شاشة، بما يعني البلم المصنوع من جريد سعف النخيل أي العود المركزي لأوراق النخيل. والشاشة ترتبط ببعضها بعضاً بألياف جوز الهند لتشكل نقطة ارتباط عند مقدمة القارب ومؤخرته. وعند قمة القاعدة يكفل لحاء شجرة النخيل وألياف جوز الهند والنهايات المنتفخة لأغصان النخيل (الكرب) للقارب التمتع بقابلية الطفو بحيث يطفو القارب مثل الرمث. وكان دبليو. إم. بنجلي قد لاحظ في وقت مبكر من القرن التاسع عشر (2–31:1860) كيف يتمكن الصيادون من استخدام الشاشة في الأنواء الصعبة بفضل مرونة تكوينها. وقد أبدى الصيادون في صحار[13] خلال زيارتي لها أشد الحماس لعرض القوارب الساحلية هذه، فقال أحدهما: «إنه بلم صغير، إلا أنه جيد في صيد السمك الكبير، وهو يتكيف جيداً مع الأمواج المتكسرة على العكس من القوارب الخشبية وأشد مقاومة من القارب المثبتة أجزاؤه بالمسامير الحديدية». ويستغرق إنجازه ما بين يوم إلى يومين[14]. وما يستلفت الانتباه في أمر هذا القارب هو رخص تكلفته، ذلك أنه لا يحتاج سوى القليل من العمل ويكاد لا يكلف شيئاً ويصنع من شجرة واحدة، النخيل؛ وهذا كله متوافر محلياً.

ولقد قمت بزيارة أحد الذين يصنعون نماذج القوارب، درويش عبد الله سعيد الزعبي، وهو بحار متقاعد[15] عمره 70 عاماً من صحم، فعرض لي كيف تصنع الشاشة. وكنت قد قمت بجمع المعلومات عن هذا الموضوع من باني نماذج القوارب عبد الأمير في البحرين قبل بضعة أعوام[16]. والشاشة تصنع من أعواد سعف النخيل. وهذه أوراق كبيرة تقطع في موسم معين من السنة. فيقطع الجريد، أو الزور كما يسمى في البحرين ثم يترك مغموراً في ماء البحر ما بين 4 إلى 7 أيام لكي يصبح طرياً[17]. وفي هذا يقول جورج برترام (1948:28) إن هذه

13 مقابلة، عبد الله أحمد سعيد النقبي وعبد الله بن فضيل بن عبد الله الشيزاوي، وإبراهيم محمد علي النوفلي، 28 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

14 تعتمد الأمور على مهارة باني الشاشة والمواد المستخدمة. وقد أخبرني توم فوسمر (27 أبريل/ نيسان 2000) أنه قام وزملاؤه بتصوير شريط فيديو لعمارة شاشة في 1992 واستغرق العمل خمسة أيام.

15 مقابلة في 29 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

16 مقابلة في 25 أبريل/ نيسان 1991.

17 قام عوازم في شمال شرق شبه الجزيرة العربية بدفن فروع أشجار النخيل في الرمل مدة أربعين يوماً قبل استخدامها فعلاً (Le Baron Bowen ناقلاً عن فيوليت ديكسون، 1952:194). ويلاحظ (28 :1948) Bertram أن بنائي الشاشة الذين قام بزيارتهم في ساحل الباطنة كانوا يضعون سعف النخيل تحت رمال رطبة بالقرب من البحر مدة 5 أيام. وأعتقد أن عدد الأيام يختلف باختلاف نوع السعف ومقدار حرارة الطقس قبل ترطيبها.

المعالجة تلين حزم الجريد على نحو «يسهل معه ثقبها لخياطتها معاً وتقويسها لتكون بالشكل الملائم». وبعد إخراج السعف من الماء تقلم بسكين مقوسة وتقطع بطول يبلغ 10 أقدام، وتكون بعدئذٍ جاهزة للاستعمال. وهذه لا تحتاج إلى تجفيف. ثم يوضع حوالي 40 سعفة، إذا كان القارب مخصصاً لشخص واحد، أو 50 لشخصين. ويتم بعد ذلك تثقيب كل سعفة على حدة، بأداة حادة ثاقبة: ويكون كل ثقب على بعد 8 أو 10 بوصات أفقياً عن الآخر. وحين تصبح جاهزة تجمع أعواد جريد النخيل في رزم صغيرة جاهزة للخياطة. ويجري إدخال الحبل الذي صنعه معمرو الشاشة وتمريره داخل الأعواد من ثقب إلى آخر ويشد في أماكن كثيرة بإحكام. وتشكل هذه الرزمة عرينه (بيص) الشاشة. ثم يجري بعدئذٍ بناء جانبي القارب باثنتي عشرة سعفة تخاط من الداخل وثنيها وشدها إلى الأعلى وتثبيتها في موضع قريب إلى المقدمة والمؤخرة. ثم يزاد تدعيم الهيكل على الجانبين، بما في ذلك المقدمة والمؤخرة بخمس قطع من أخشاب شجرة السدر. ويدعم القارب من الداخل بحوالي 500 من (الكرب). بحيث تتمكن الشاشة من الطفو فوق الماء؛ وهذا ما يكفل للقارب الاستقرار. وكلما ازدادت أعداد الكرب كان توازن القارب أعظم. وتضاف طبقة ثانية من جريد النخيل بحيث تكون سطحاً داخلياً. ويحدث أحياناً أن ترفع جوانب الشاشة بإضافة 15 سعفة على كل جانب من الحافة العليا (الشفير)، (الصورة 39) ويرفع شراع سيتي على صاري مصنوع من البسكيل الهندي يتألف من شاخصين صغيرين يربط كلاً منهما بالحافة العليا لجانبي القارب، لتشكل زاوية في الأعلى عند ارتباط الطرفين معاً. أما عجلات التغديف فتصنع من خشب الصنوبر، على أني لاحظت أن أشكال شفرة الدفة تكاد تختلف دائماً من قرية لأخرى في منطقة الباطنة: فالشفرة الدائرية والشبيهة بمضرب الكريكيت شائعتان بين الصيادين، أما الأشكال الأخرى فهي ذات زوايا مثل البوميرانغ [الأسترالي] (إذا رميته عاد إلى راميه) أو الذي بشكل زاوية قائمة[18] وعند اكتمال صنعها يتم إنزال الشاشة

18 هناك أنواع من المجاذيف والمغاديف يستخدمها المجذفون في كافة أرجاء عالم السفن الشراعية: الاصطلاح العام للمجذاف أو المغداف بالعربية مقداف (الجمع: مقاديف)؛ في الخليج مغداف (الجمع: مغاديف)، في الكويت مِداف؛ في أبوظبي ميداف (الجمع: مياديف) من مجداف؛ الجيم < ياء وهناك أشكال أخرى من اللفظ مجداف، مجضف، مجضاف، مقضف، ومقضاف، مغداف، مقداف، والمغداف المستطيل هو في عربية الخليج مِغداف، أو المغداف ذو الشكل الشبيه بالرمح فهو في عربية الخليج الغادوف > ارام (بالسريانية غادوبا)، انظر (Glidden 1942:72) ورسم (Hawkins 1977:137) لسبعة أنماط من المجاذيف وهي مستخدمة من العراق حتى اليمن مفيد جداً من ناحية المعلومات.



39

شاشة وجوانب مرفوعة عند الحافة العليا، أم الجايز، بالقرب من صحم، عُمان



40

شاشة ملقاة على جانبها لتجف، صحم، عمان

إلى البحر على مدحرجات تسمى مدري. ويأخذ الصياد بالتجذيف فيما يعتني برمي شباكه وعندما تغدو سعف النخيل مشبعة بالماء وثقيلة يعودون إلى الشاطئ ويسحبون القارب من الماء ويتركونه ليجف (الصورة 40). وقد أخبرني عدة صيادين بأن لمالك الشاشة عادة أكثر من قارب واحد لأن القارب ليس منيعاً أمام الماء، بل ويمتص الكثير من الماء حين يكون في البحر، ولذلك من المحتم سحب الشاشة إلى الشاطئ لتجف. وفي تلك الأثناء وحتى جفافها يلجأ الصياد إلى الشاشة الأخرى التي لديه. وهناك من الصيادين من يملك قاربين أو ثلاثة يستخدمها في الموسم. وهذه المعلومات تتفق مع ما جاء به برترام (1948:28) في الأربعينات من القرن العشرين ودونالدسون (1980:483) في السبعينات.

كانت الشاشات التي رأيتها جميعها مزودة بحبل نايلون بدلاً من الخيط المصنوع من شجر النخيل، وباستبدال الكرب بقطع بوليستر أضيفت إلى القارب قوة وديمومة دون النيل من مرونته وقدرته على المناورة، على نحو ما لاحظ دونالدسون (1980:485) كما أنه نوه بقدرة الصيادين العمانيين على تكييف الطرائق التقليدية مع التجديد، بما يجعل هذا القارب ذا كفاية تكاليفية (المصدر ذاته 486) وكانت التكلفة الوحيدة التي قبل بها الصيادون العمانيون عن طيب خاطر حفر ثقب في الشاشة لتركيب المحرك الخارجي في المؤخرة. ذلك أن معظم الصيادين الذين تحدثت إليهم في الباطنة قد تلقوا منحاً من وزارة الزراعة والأسماك لشراء محركات خارجية.

وقد أراني درويش رمثاً صغيراً جداً يسمى زفارة، وكان مطوياً وموضوعاً إلى جانب شفير شاشة. ويستخدم كقارب نجاة في حال غرق الشاشة ولكن لم يسبق لي أن قرأت أو سمعت شيئاً عن هذا الرمث من قبل. وقال الرجل إن الزفارة تتكون من 20 أو حتى 25 سعفة نخيل وجميعها مخيطة إلى بعضها ومشدودة إلى قطعة من الخشب من طرفيها. ويبلغ طولها ما بين 3 و 5 أقدام وعرضها حوالي 4 أقدام.

الفرتة البحرينية

تعرف الشاشة في قرية المالكية شمال البحرين، وهي قرية يعمل أهلها في الصيد، باسم (الفرتة)، وتحرك بخطرة من الخيزران. بيد أن رجال البحر البحرينيين في المحرّق والمنامة

يطلقون على هذا الرمث اسم «الواريّة»، كما يستخدمه الصيادون الكويتيون. وقد أخبرني محمد عبد الله الصقر (والمعروف بـ «بو عبد الله»[19] الذي يعمل في صنع نماذج القوارب في أواخر الثمانينات من عمره، أن (الفرتة) تصنع من شجرة النخيل (المعروفة عند أهل المنطقة بـ «المرزبان») من أفضل الأعواد القوية والمرنة.

وهو يذكر أن كافة قرى الصيادين البحرينيين في شبابه كانت تستخدم (الفرتة) في الصيد عند السواحل، وكان الفتيان يمتعون أنفسهم في الأعياد بركوب الأمواج في قوارب السباق باستخدام (الفرتة) مع الأشرعة: «وكانت تلك الطريقة الوحيدة التي يتعلم فيها الفتيان مصارعة البحر بقوارب السباق حول الميناء الداخلي». وعندما يعتاد الفتيان التغديف بقواربهم يمكنهم الابتعاد عن الميناء مسافة ميلين أو ثلاثة أميال حيث يجدون سفينة شراعية راسية ثم يتسابقون في العودة من تلك النقطة إلى المرفأ. ومثال من المالكية ما يدعوه محمد بشير أدهم، الصياد من أبناء المنطقة[20] فيرتة جبار chappar (الجمع: جبابير chapapir) المستخدم في الصيد بالشبكة. والكلمتان كلتاهما من أصل إما فارسي وإما هندي؛ ففي الأوردو تعني كلمة chap'pu المجذاف، والمغداف (قريشي: بلا تاريخ: 249).

وهناك بضعة تقنيات في البناء تختلف عن تلك المستخدمة في عمارة الشاشة. وها أنذا أقدم وصفاً مختصراً لصنع (الفرتة) كما شرحه لي حسن على الفردان إبراهيم بن علي من المالكية[21]. حيث بين أن الوقت المناسب لقطع الأغصان الطويلة من شجرة النخيل إبان أشهر الشتاء. ويبلغ طول السعفة التي تؤخذ من شجر النخيل المرزبان ما بين 10 و 12 قدماً ثم تنظف وتنقع في الماء على الأقل سبعة أيام. وتترك فترة من الوقت حتى تجف وتصبح بالتالي طيعة للاستخدام. ويجري تنظيف 24 سعفة [من الخوص والشوك والزوائد] وتوضع على الأرض في مجموعات من اثنين أو ثلاثة وبمسامير من ليف النخيل يسمى شجه (جمع: شجايج) تثقب عند ظهر الجريد ثم تثبت بالمسامير على مسافة تبعد 5 بوصات عن بعضها.

19 مقابلة في 22 أبريل/ نيسان 1991.

20 مقابلة في 28 أبريل/ نيسان 1991.

21 مقابلة في 28 أبريل/ نيسان 1991.

ويجري بعدئذٍ خياطتها بحبل يصنعونه في المنطقة من الزفان. وهو من شجر نخيل التمر[22]. وهذا أول قسم من صنع البلم ويشكل البيص الذي يتألف من 20 أو 25 عوداً؛ ثم توضع عدة طبقات من الكرب فوق هذا التكوين لتمكين القارب من الطفو. ثم يأخذ الباني مجموعة من 24 عوداً من الجريد وتثقب بمسامير من ليف النخيل وتخاط إلى بعضها على الطريقة ذاتها كالسابق وتوضع فوق الكرب وهنا يصبح القاع صلباً. وبعدئذٍ تبنى جوانب القارب، باتباع خطوات التثقيب والخياطة ذاتها كما سلف الذكر؛ ويستخدم حوالي 15 سعفة على كل جانب. وحين يكتمل العمل يُخاط الجانبان إلى القاع، وتخاط نهايتا القارب أي المقدمة والمؤخرة (المسماة في البحرين النشار). أما الشفير، الذي يسمونه في المنطقة درعان فهو قطعة من الخشب تحيط بالصفيفات العليا للقارب وتحمي الجوانب وتقي المجذفين من تسرب الماء. وتوضع مقاعد المجذفين المصنوعة من خشب محلي على جانبي الشفير وتربط معاً إلى الأعواد. وقد توضع الأضلاع التي يسمونها (عطاف) المصنوعة من خشب محلي لتقوية جانبي (الفرتة جبار). وتعمل عجلات التغديف الدائرية عكس مسند المجذاف، الذي يسمى الغاص أو الغيص إلى جانب مقعد المجذف. وقد تستخدم الخطرة، عوضاً عن عجلات التغديف، وتلك عبارة عن شراع بدائي يرفع على صاريين صغيرين يربطان إلى بعضهما بحبل عند رأسيهما ويربط الطرفان الآخران إلى أحد الجانبين عند منتصف القارب. وربما يدوم هذا الزورق ثلاث سنوات إذ تتيح له مرونته التكيف جيداً مع الأمواج المتكسرة القوية.

(الواريّة) الكويتية

الوارية أو الوريّة (الجمع: واريات أو وريات) هي القارب المصنوع من جريد شجر النخيل والحبال في جزيرة فيلكة الواقعة شرق الكويت، ويبلغ طولها عشرة أقدام ويستخدم الصيادون والبحارة الإيرانيون الذين التقيتهم في الدوحة، بقطر، نفس المصطلح، ويروون

22 وفق ما تقول شاهينة غضنفر، عالمة النبات لدى وزارة الثقافة والتراث (مسقط) في اتصال شخصي بتوم فوسمر، ليس ثمة من أجرى أية دراسة في تصنيف هذه الأنواع سوى أنهما أقرا باختلاف «أنواع» الأشجار وربما اختلفت ثمار البلح عن بعضها من حيث الشكل أو الحجم، أو اللون أو المذاق (رسالة من توم فوسمر، بتاريخ 1 مايو/ أيار 2000).

أن (الواريات) ما تزال تعمل على الساحل الإيراني. والأسماء الأخرى لهذا الزورق الساحلي التي سمعتها هما و(هرية) و(ورجية) في فيلكة، وفي قطر قيل لي أنهم يسمونها (هورية). ويتحدث ديكسون (1949:480) عن هوايرية وقد حدثني عنها محمد يعقوب[23] البحريني وهو صياد لؤلؤ وسمك وكان لفظها عنده «هوارية»، وهذا اصطلاح تذكر محدثي أنه كان يستخدم في صباه. ولا بد أن ذلك كان منذ وقت بعيد جداً، لأن عمره كان 112 سنة حين كان يحدثني، وهو أكبر بحار عرفته في زياراتي الميدانية في الخليج. وقد زرت جزيرة فيلكة في فبراير/ شباط 1985، وأحسب أنه لم يعد هناك (واريات) في الجزيرة. وهذا القارب أيضاً مصنوع من جريد النخيل، شأنه في ذلك شأن الشاشة العمانية و(الفرتة) البحرينية. وهناك طريقة في صنع هذا القارب شبيهة بطريقة صنع الفرتة، وذلك باستخدام مثبتات (مسامير) من ألياف أشجار النخيل تخترق الأعواد ثم تربط إلى بعضها بسلك، بينما لا يستخدم بناة القوارب العمانيون المسامير وإنما يخيطون الأعواد إلى بعضها بإحكام. ويتم ملء قاع (الوارية) مثل (أبلام) الساحل الأخرى، بالكرب لتوفر إمكانية الطفو بحيث يستقيم (البلم) فوق الماء كالرمث. ويحمل هذا القارب شخصاً أو شخصين مع مجداف مثبت على كل من جانبي مقعد المجذف.

ولقد كان اسم (ورجية)[24] المتداول في جزيرة فيلكة مدعاة لحيرتي. فاللفظ يبدو مشابهاً لكلمة (ورجوة) (إذا طابق الرسم اللفظ) الذي أورده دي غريف (1981:159)؛ ويصفه بأنه مصنوع من حزم من القصب ويجهز بمقعد خشبي للمجذف. ولا يرد هنا ذكر للكرب، الأمر الذي يعني أن القارب يفتقر للقدرة على الطفو. والاسم الذي يعرف به القارب معاصر لكن صنعه قديم وربما يشير إلى استخدامه في منطقة ما بين النهرين أو فارس. والواقع أننا نصادف رمثاً نهرياً عراقياً مشابهاً في المنطقة أسفل نهر دجلة قام بوصفه ريتر وموريتز في أواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين (Ritter 1919:143) ، مصنوع من القصب المضموم إلى بعضه ويبدو كالطوف، ويدفع بعصا، ويزود أحياناً بشراع: ولا ينفع إلا في الرحلات القصيرة «نسبياً» حسب ما يقول موريتز «لأنه سرعان ما يمتص الماء ويغرق»

23 مقابلة في 24 أبريل/ نيسان 1991.

24 ذكرت فيوليت ديكسون أنها سمعت ورغة warraga (والأرجح ورّاغة) (الجمع: ورجيه) التي يستخدمها صيادو Awazim، في شمال شرق شبه الجزيرة العربية (Le Baron Bowen 1952:194).

(Kindermann 1934:59) ويقول هورني (1942:34) لأن هذا ما قصده برترام توماس حين وصف هذا القارب الساحلي بأنه «قارب ضعيف مصنوع من أغصان الشجر». بيد أن العراقيين يدعون هذا القارب شاشة، كما قيل لنا، وليس (ورجوة) أو (ورجية)، والأسماء مختلفة إلا أن التصميم متشابه[25]. ولكن الشاشة الخليجي أقوى وتدوم حتى ثلاث سنوات. وهناك تفصيل وجدته مثيراً للاهتمام ولم يفض به إلي أي مصدر، وهو تعليق دي غريف (1981:159) على مجذف يدفع قارباً من القصب بالجلوس عند مقدمة البلم ودفعه بوساطة مجذافين، كل واحد منهما على جانب[26]. وتظهر طريقة التجذيف هذه على نقشين من عهد الملك آشور بانيبال (626–669ق م). وقد تكون (الواجيّة) أو (الولاجيّة) التي تعود إلى القرون الوسطى التي يشير إليها (المقدسي 1906، ج III: 32) سلف (الواريّة) الفيلكية أو البحرينية اليوم، القريبة لفظياً من الورجوة[27]. واعتقد أن هذه الأخيرة تطورت عن فارجي (أو فارجه) الإيرانية التي وجدها رواند (Lorimer 1986,I,iib:2326) في صور قبل حوالي ثمانين عاماً.

قرقل الزّعِيمَة

كانت «الزعيمة» المصنوعة من أماليد مجدولة من الصفصاف أو الخيزران زورقاً صغيراً هيكله الخشبي مكسو بالجلد وهو بشكل مستطيل له زوايا مستديرة، ويبلغ طوله 10 أقدام وعرضه قدمين. ولكن هذا الطراز من القوارب لم يعد موجوداً في الخليج اليوم. أخبرني بو عبد الله البحريني[28] إن الزعيمات هذه كانت بالأساس قوارب عراقية، وإن يكن قد شاهد واحدة أو اثنتين في البحرين، في طفولته. وتصنع هذه القوارب من رزم صغيرة من القصب تشد إلى بعضها. وكتب يونغ (Young 1989:58) أن عرب السبخات كانوا ينسابون في

25 يقول: Le Baron Bowen (1952:196-7) معلقاً أن شكل الشاشة العراقية (والهوايريَّة) يبدو شبيهاً بالطرادة عند عرب السبخات؛ والطرادة هذه بلم من القصب المكسو بالقار بدلاً عن القاع المزدوج المحشو بالكرب بينهما، كما تجد في الأبلام في ساحل الخليج.

26 تبين صورة ريتر شاشة هزيلة ذات شراع مستطيل، ورجل يحركها بالخطرة وأمامه مسافران جالسان في وسط الزورق (الشكل 42، 143، 1919).

27 كثيراً ما تلفظ الجيم ياء لدى بعض الجماعات في البحرين.

28 مقابلة في 22 أبريل/ نيسان 1991.

المنطقة «مثل ذبابة ابنة يومها» (طعوم يستخدمها الصيادون) في تلك القوارب الصغيرة المصنوعة من القصب، والتي يغطيها القار. والقارب يشبه في تصميمه (المشحوف) (قارب طويل ضيق قاعه مسطح)، على نحو ما كتب ثيسجر[29] (Thesiger 1967:128) وهذا للمحليين أرخص اختيار. وقد أخبرتني فراوكه هيرد– باي (Frauk Heard-Bey) مؤرخة الخليج[30] أنها شاهدت في السبعينات من القرن العشرين قرقلاً (زورقاً صغيراً مبطناً بالجلد) مصنوعاً من القصب يبلغ ارتفاعه قدمين، في قريات شمال مسقط، ولكني لم أعثر على من يفيدني بمعلومات عن هذا القارب، عندما كنت هناك في أبريل/ نيسان 1998.

الرمث

بين قوارب القطمران المؤلفة من ألواح مشدودة إلى بعضها بعضاً، كان الرمث (الجمع أرماث، أو رماث، أو رواميث) أشد القوارب شعبية لدى أهالي سقطرة، غربي ساحل الهند، وخاصة حول جزيرة سريلانكا. وما زالت هذه القوارب حية في ذاكرة الكثير من الطاعنين في السن العمانيين في مسقط ومنطقة الباطنة، الذين يتذكرون زيارات أهالي جزيرة سقطرة لهم في موسم الصيد. وكان أوسغود (Osgood 1854:65) قد شاهد صياداً من مسقط يستخدم القطمرانات (الأطواف)، إنما بلا اسم لها؛ وكانت قوارب هزيلة «قوامها اثنان أو ثلاثة من جذوع الأشجار مشدودة إلى بعضها بعضاً بحبل من العشب». ولا جدال بأن هذه القوارب البدائية بقايا من إرث يعود إلى العصور السحيقة. ونحن نجد حالتين يذكر فيها هذا القارب في قصيدة من الشعر الجاهلي* لأبي صخر الهُذَلي، (وردت في مطلع هذا الفصل). فيصور الشاعر هذا المركب في صورة عاطفية، وهو يتوق للاجتماع بحبيبته:

تمنيــت من حبـــي عليـّة أننـــا على رمث في البحر ليس لنا وفر[31]

29 يكتب Gavin Young (1989: 26- 7) عن مراكب (المشحوف) فيصفها بأنها من مزيج خشب التوت العراقي وخشب مستورد من ماليزيا وأندونيسيا...» ومقدمة المشحوف عالية ومقوسه ومؤخرته كذلك شأنه في هذا شأن الأنواع السومرية الأصل المصنوعة من القصب. وبدنه الخشبي الدقيق مطلي بالقار، كحال أسلافه القدامى. وهناك نموذجان سومريان من (المشحوف) مطليان بالقار من أور في المتحف البريطاني في لندن.

30 مقابلة في 26 أبريل/ نيسان 1998.

* كذا في الأصل والصحيح أن أبا صخر الهذلي شاعر أموي وليس جاهلياً.

31 ترجمة مونتغومري 1997:195.

وفي الحديث النبوي (الزبيدي 1969، ج 265) أن رجلاً قدم إلى النبي (ﷺ) وسأله: إن كنا على رمث لنا ولم يكن لدينا ماء، فهل يصح الوضوء بماء البحر؟». وجاء الرد بأن الوضوء بماء البحر ليس يصح وحسب، وإنما يمكن أكل السمك منه أيضاً. والمهم في هذه الرواية أن الرمث كان موجوداً في العهود الإسلامية الأولى ولذلك وجد طريقة إلى الحديث النبوي وهو المرجع الثاني في الإسلام بعد القرآن. وقد ذكر الموسوعي اللغوي ابن سيده الأندلسي (ت 458 هـ 1066/م) هذا الطراز من القوارب بأنه مصنوع من قطع الخشب المضمومة إلى بعضها وينزل به المرء بعدئذٍ إلى البحر (1903،—1898 ، ج 10: 29)؛ وهذا وصف عام للقارب، إلا أنه من الناحية التاريخية هام حتى ولو لم يوفر المصدر التفاصيل التي تتصل بعدد قرم الخشب المشدودة إلى بعضها بعضاً وما هو طولها عند استخدامها في صنع الرمث. والمصادر التي تعود إلى القرون الوسطى صامتة فيما يتصل بهذا الطراز إلى أن بلغنا القرن التاسع عشر وقام بتسجيلها الرحالة الغربيون، ومنهم جون ايداي ويوهان لودفيغ بيركهاردت. وكان هذا الأخير (1822:314) ذكر أنه أبحر من النوبة على ما اسماه راموس ووصفه بأنه «قارب صغير من القصب». بيد أنه يذكر في مجال آخر هذا القارب بأنه «معدية مؤلفة من جذوع أربع من أشجار نخيل غير مشدودة بإحكام وتعمل بوساطة عجلات تغديف طولها 4 أقدام... (المصدر ذاته 47). وقد شاهد وليم جيفورد بالجرايف عام 1862 (قمطراناً) بعيداً عن ساحل مليبار في شبه جزيرة مسندم (314: II، 1865).

وإننا نفتقر للمعلومات عن طريقة صنع الرمث؛ وأحسب أن طرائق الصنع عامة نسبياً في الثقافة البحرية في المحيط الهندي، وقد قدم ايداي (1835:4) وصفاً لقطمران (طوف أو رمث) سريلانكي عند رأس كومرين، وصف هورنيل (1920:153) واحداً آخر عند شاطئ تينغيلي وهذا كاف لعرض صورة عامة لهذا القارب البدائي. ويتكون الرمث من ثلاث قرم من الخشب[32] يتراوح طولها بين 20 و 25 قدماً وعرضها 2 و 3 أقدام وتشد إلى بعضها بعضاً بأداة حديدية هي الفارجة (spreader) وأربطة متصالبة؛ والقرمة التي في الوسط أكبر حجماً من القرمتين على الطرفين. ويشرح لنا هورنيل كيف تُثبَّت هذه القرم في مكانها «بوساطة

32 يذكر جون إيداي John Edye (1835:4) أن الخشب المستخدم في الأطواف في سريلانكا ومدراس والمناطق الأخرى على الشاطئ الجنوبي الغربي للهند من خشب الصنوبر الذي يعرف لدى أهالي تلك المناطق باسم «دُوب» و «تشرنة— مارام»

قطعة من الخشب لها قرنان عند كل طرف، حيث تثبت القرم بحبال من الليف تمر عبر ثلمات على جوانبها». ويُسيِّر القارب رجل أو رجلان وقد قال لنا القوم إن (القطمران) يفيد في اعتلاء الموج عند الشاطئ. وفي فصل الرياح الموسمية توضع عارضة شراع خفيفة من القصب طولها 34 قدماً وتتم موازنتها بذراع صغير عند نهاية عمودين ويستخدم شراع من الحصير أو القماش القطني مثلث الشكل ويدفع بالتغديف بزوج من المجاذيف.

ترجع كلمة رمث إلى أصل ديموطيقي له علاقة بالخط المصري القديم المستعمل في الحياة اليومية (الجذر/ر/م/س) يشير إلى قارب البرك من البردي أو الطوف (Kindermann1934:33) كما تظهر في الكتابة الهيرية وهي كتابة مصرية أبسط من الهيروغليفية. وهذه الكلمة مشتقة من رامسي، رماس، رماشي، راميش الصومالية وتعني «رمث، قارب صيد» وفي الاثيوبية، نصادف الكلمة في كتاب Kebra-Nagast (عظمة الملوك، المصدر السابق): هذا شاهد على ارتحال هذا الرمث من اثيوبيا إلى اليمن فبلاد العرب على البحر الأحمر، فحضرموت ومنطقة ظفار في عمان. ويمكن أن تكون الرمث العربية (وفي سقطرة رمس أو رَمص) مأخوذة عن الاثيوبية (Frankel 1962:912) ولكن يحتمل أن يكون المصطلح العربي قديماً كأي صيغة في اللغات السامية وبذلك تزداد صعوبة استقصاء تطور الكلمة. وكون تصميم الرمث بدائياً يجعل أهل المنطقة يكتسبون معرفة بأصول صنع هذه القوارب من الآباء والأجداد منذ قديم الأزمان. ويمكن العثور، اليوم، على عدة أشكال هندية من هذه القطمرانات القديمة على ساحل الهند الغربي. ولئن كان يطيب للمرء الاعتقاد أن فكرة صنع القطمران تنتقل من جماعة إلى أخرى (LeBrown 1952:193) لكن الأرجح أن أهل السواحل يعتمدون أساليب متشابهة في بناء الأرماث، وبصورة مستقلة عن بعضهم بعضاً.

كذلك فإن (الرادّة) في البحرين كان مشابهاً للرمث في صناعته، على ما ذهب إليه محمد يعقوب المحرقي[33] المعمر الذي يبلغ 112 عاماً. وقد وصف (الرادة) بأنه طوف كان يستخدم في البحرين في صيد السمك قبل مائة سنة، وكان يصنع من قرم شجر النخيل، التي يتراوح عددها ما بين أربع وست مشدودة إلى بعضها، حيث توضع القرم الأقوى والأطول في

33 مقابلة في 24 أبريل/ نيسان 1991.

الوسط، بينما يكون موضع القرم الأصغر على الجانبين وهذا ما يكفل أن يكون الرمث متيناً قوياً. وكان يجري دفعها والملاح واقف ووظيفة هذا القارب الصيد عند الشواطئ ولعل الاسم الرادة مشتق عن «الردة» العربية وتعني «قطعة خشب في مقدمة العربة» (Lane 1984,I:1063-4)، إنما ربما كانت هناك صلات أسبق بالآكادية أو الآرامية.

القربة

هناك وسيلة للنقل البحري أسبق أو متزامنة مع سواها، وقوامها جلد منفوخ، قربة (الجمع: قِرَب، قِربات، قِرَبات) كان يستخدمها أساساً الصيادون قديماً في عمان على بحر العرب، وفي البحرين والعراق. وعند النفخ يمتلئ الجلد بالهواء ويشغل مكانه المناسب فوق سطح الماء؛ ويمضي الصياد وهو منبطح على صدره على القربة ويشق طريقه بالتغديف محركاً الماء بقدميه[34]. وهذا وضع مصور بوضوح في النقوش الآشورية: (Ritter 1919:143) وذلكم شاهد مصور على جلود الحيوانات المحكمة الإغلاق التي لا يتسرب منها الهواء أو ينفذ إليها الماء يستخدمها الجند في السباحة عبر الأنهار مصورة في نقوش القصور منذ عهد آشور نصر بعل الثاني (حوالي 859–883 ق. م) إلى آشور بانيبال (De Graeve 1981:80-1) وهناك نقوش عديدة تعرض نماذج من الطوافات الجلدية وهي من الطراز الذي يسميه العراقيون كيليك (Kelek)، وما يزال يستخدم في بعض المناطق البعيدة عند نهري دجلة والفرات. ويذكر كتاب Periplus «أطوافاً تحملها قرب منفوخة» في بحر العرب[35]، كما أن بليني (Pliny 176:6) يكتب حول جنوب ساحل بلاد العرب ويتحدث عن أشخاص من «أهل المنطقة يصنعون أطوافاً بوضع لوح خشب فوق مثانتي ثورين». وفي وقت حديث نسبياً كان الصياد يجلس على قرب منفوخة من جلد الماعز أو الغنم، أو طوافة من جلدين أو أكثر مربوطين ببعضهما بقطعة من الخشب ويقوم بالصيد بالقرب من الشاطئ أو مطاردة أسماك القرش أو السمك الكبير بالشباك والخطافات والصنارة والقصبة (Wellstead 1838,I:79) وحين التقى بينت (Bent 1900:230) برجال قبيلة الجنابة في جنوب عُمان

34 تستند هذه المعلومات إلى صورة صياد على قربة، التقطها ريتر (119:136) أثناء رحلته إلى الفرات في العام 1917.

35 مقتطف من ترجمة (Schoff (1912: 32 [27] وبترجمة كاسَّون زورق محلي مصنوع من القرب الجلدية :1989). 67 [27])

وجدهم يسبحون على قِرَب جلدية منفوخة بحثاً عن سمك القرش. وكان هذا الأسلوب القديم في الصيد ما يزال مستخدماً حتى منتصف عقد الخمسينات من القرن العشرين على ساحل ظفار مقابل جزر خوريا موريا في عمان، أو هذا ما أخبرني به بشير ربيع من أهالي مرباط[36]. وقد أخبرني أبناء قرية أشخرة[37] التي يعمل أهلها في الصيد أن الصيادين من الجنابة اعتادوا صيد القرش للإفادة من زعانفه وذنبه حيث يبيعونها للمراكب المارة في طريقها إلى مسقط؛ وكانت تلك الأجزاء من القرش تشحن من ثم إلى مناطق أخرى في الشرق الأقصى، وخاصة اليابان. وقد قدم عدة كتاب غربيين روايات عن تلك القِرب العائمة التي كانت غالبة في جنوب عمان وقد فوجئوا إذ وجدوها مأمونة جداً عند ركوب الأمواج العالية. وذكر هينز (1847:141) أن خبرته تفيد بأن الاقتراب من الساحل بقارب مُخاط ربما يكون أشد خطراً، وإن يكن متيناً ومرناً، من ركوب قربة منفوخة مدفوعة بالأمواج المتكسرة.

خلاصة القول ما زالت الشاشات تستخدم فعلاً على الشاطئ ذاته الذي لا بد أنه كان قد ابتكرها في زمن مبكر من ما قبل التاريخ. ولسوف يكون مدعاة للاهتمام أن تكتشف ما قد يكون لها من الصلة بالأسلوب القديم في صنع قوارب القصب في دجلة والفرات قبل 3000 سنة. والشاشات خفيفة ويستخدمها الصيادون الذين يعتمدون عليها في الانتقال من مكان إلى آخر. وهذه القوارب مصنوعة، شأنها شأن الاسكف (مركب شراعي صغير)، من القصب طلباً لخفة الوزن ويمكن أن تغطى بالزفت منعاً لتسرب الماء. ولكن ليست هذه وحدها القوارب البدائية التي صمدت: فالزورق المحفور، مثل الهوري والبلم أيضاً، آثار ساحرة من الماضي. وكانت الهواري الهندية التي رأيتها في سيداب وقنطاب بالقرب من مطرح مُجوَّفة فعلاً بالنار أو أدوات حجرية، ومقطوعة بدقة ومبنية بحذق كما لو كانت قارباً مصنوعاً. وها نحن الآن في مطلع القرن الحادي والعشرين مع قارب شاطئ مُخاط وزورق محفور الجوف ما زال في الخدمة، بينما ثمة شواطئ أخرى في الخليج، في الوقت ذاته، تشهد سفناً تعمّر بالألواح الخشبية والأضلاع.

36 مقابلة في 16 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

37 مقابلات، حمد بن جمعه الجفري، حمد سالم محمد الماردي وحامد بن جعفر البلوشي 15 أبريل/ نيسان 1998.

7
بناء القارب الخشبي التقليدي

وسار بي والليل ظلمة
ورموني بغبة زرقة[1]
محمد علي حمادة الشحي من خَصَب

ما زالت عمارة السفن الشراعية الخشبية (الداو) تقليداً حياً في الخليج. وهي إحدى الصور الأشد إثارة للحنين إلى الماضي لكنها مضطرة الآن للكفاح من أجل البقاء أمام اجتياح التكنولوجيا الحديثة، التي أدت إلى نقل العديد من القوارب القديمة إلى المتاحف لتغدو من مقتنياتها. ولقد استوقفتني أثناء بحثي تلك العزلة التي يعيشها معمرو المراكب الشراعية. فقد مضت تلك الأيام التي كان فيها كبير البناة (الأستاذ) يجول في السوق ويجتمع بزملائه الحرفيين – الحداد وصانع الحبال وصانع الكتان والنساج وصانع الأشرعة– ليعرض لهم ما يحتاج إليه بالضبط. والنجار في ورشة بناء السفن هو عملياً الحرفي الوحيد الذي صمد وحافظ على فن بناء السفينة الشراعية. وهذه الحرفة هي التي سأتناولها بالعرض؛ ولسوف ننظر في طرائق البناء التقليدية، والأدوات ومراحل بناء السفينة الشراعية، وسنورد البوم مثالاً على ذلك.

طريقة عمارة الصدفة

تتصل مراحل التطور التي قطعتها السفينة الشراعية بتحولات معينة طرأت على فن بناء السفينة وشكلها ووظيفتها. وهكذا فإن السفن الكبيرة، كالبغلة والغنجة والكوتية التي كانت في القرن الماضي وقبله ترتاد الموانئ الأجنبية للتجارة، كان لها مؤخرة مربعة مرتفعة، وفي كثير من الأحيان، كوثل. وقد صممت البوم المدببة الطرفين، مع أنها كانت أصغر حجماً، لحمل ذات الوزن الذي تحمله السفن الكبيرة، وحتى أن تكون، كما أخبرني

1 مقابلة أجريت في 26 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

الناخوذات، أسرع منها. وسألت الصناع الكويتيين (القلافين) عن السبب في جعل مؤخرة البوم حادة. فبدا أنهم يعتقدون أن ذلك يجعل السفينة أكثر أمناً وأقدر على المناورة من المؤخرة غير العملية التي في (البغلة) (وهي السفينة الشراعية التي حلت البوم محلها في بداية القرن العشرين). وقد يكون ذلك صحيحاً[2] أما مراكب الصيد، (البدن)، و(البقارة) و(البتيل) فقد بنيت لتواجه أمواج الشاطئ المتكسرة، ولذلك فهي تناسب النزول على الشاطئ واستخدام المجاذيف[3]. وبعد اكتشاف النفط أصبحت السفن الشراعية الخشبية التقليدية آلية مما أدى إلى إحداث بعض التغييرات التي تسمح بتركيب محرك ضمن هيكل السفينة. وكان أن حلت القوارب التي تعمل بالمحرك والمصنوعة من الألياف الزجاجية محل السفينة الشراعية الخشبية في كافة المناطق الساحلية في الخليج العربي و عمان، وإن ظلت بعض تلك القوارب محافظة على ذات التصميم التقليدي الذي تعرف به مراكب (السنبوق) أو (الشوعي). وهناك تطور هام غالباً ما يلاحظ في مراكب الخليج، ويفترض أنه حدث بعد وصول البرتغاليين في العام 1494م وهو انتقال بناء السفن من استخدام ألواح الخشب المتلاصقة والمشدودة إلى بعضها بحبل من ليف جوز الهند (القنبار) والمسمار النباتي (الدسار)، إلى البدء بأسلوب استخدام المسامير الحديدية في هياكل السفن. ويرجح أن تكون السفن العربية والهندية الأولى مدببة الطرفين ومصممة لوضع مجذاف توجيه بالقرب من قائم المؤخرة. وكان البدن (أعني الهيكل) المدبب الطرفين في تقدير آلان ڤليارز Alan Villiers (1952:70) أثيراً منذ زمن بعيد لدى العرب والإيرانيين لأنه يوفر قدراً أكبر من الأمان والسلامة. والسنبوق، وكان يخاط في وقت من الأوقات، مثال جيد على التحول من الطراز المدبب الطرفين إلى المؤخرة المربعة، وكانت بقايا ذلك الطراز تلك التي شاهدتها في طاقة بالقرب من صلالة على ساحل ظفار من بحر العرب. وبقي السنبوق في الخليج، في ذاكرة

2 ثمة تفكير متفائل يرى أن الناخوذة أبداً يأمل بالإبحار والرياح جيدة، إن كثيراً وإن قليلاً. وقد رأينا في الفصل الرابع الآثار المالية التي يمكن أن تسببها عاصفة على مالك سفينة يستثمر رأسماله في السفينة وحمولتها. وقد قيل لي إن بعض مالكي السفن في الكويت والبحرين ربما لا يقدر لهم تعويض خسارتهم المالية في نكبة تصيب السفينة الشراعية الكبيرة.

3 أخبرني توم فوسمر في لقاء شخصي (3 سبتمبر/ أيلول 1999) أن سبب ارتفاع المؤخرة يتصل بكون هذه المراكب ترسو على الشاطئ بمؤخرتها أولاً.

من تحدثت إليهم من البحارة، ذا مؤخرة مربعة. وعند الفحص الدقيق أمكنني أن أرى كيف تطور التصميم عن أسلافه الأوائل بأن يكون له دفة توجيه مكشوفة بالكامل مع إطار مؤخرة بشكل ترس، وهي علامات كانت معهودة في قارب الكارافيل البرتغالي في القرن السادس عشر. وفي بعض مراكب (السنبوق) و(الشوعي) و(الجهازي) تجد أخشاب الدعامة الأفقية وعمود المؤخرة مطلية بالألوان. أما الكوثل المرتفع الذي ازداد اتساعاً بسطح (الفلايك)، فهذه سمات تميز السفن البرتغالية والهولندية في القرنين الخامس عشر والسادس عشر وقد وجدت طريقها إلى المؤخرات الجميلة المزخرفة في (البغلة) و(الغنجة) العربيتين، و(الكوتية) الهندية، والسنبوق الفارسي ـ العربي والشوعي العربي. وإذن فالمساحة والتزويق هما من المظاهر التي تتسم بها السفن الشراعية ذات المؤخرة المربعة سوى أنها من الناحية الفنية أقل عناية بالقوة المائية: وحسب ما أفادني الباحث في القوارب يعقوب الحجي[4] فإن «الأمواج ثقيلة وتتكسر بصورة غير منتظمة» أثناء زيارة قمت بها للكويت. وأن التجربة الكويتية أظهرت أن السفن مدببة الطرفين ذات كفاية أعظم بالإبحار[5]. حيث تتكسر الأمواج بصورة متوازنة على المؤخرة.

والتأثير البرتغالي ظاهر بوضوح في أساليب صناعة القوارب الأمر الذي يمكن تتبعه في مفردات البحرية الشائعة في الخليج؛ وقد سبق أن أشار جونستون وميور (322—299:1964) إلى هذا الأمر في المصطلحات البحرية الكويتية. وتبين القائمة التي أعدها الباحثان أن العديد من هذه المصطلحات ذات أصل برتغالي وبعضها كان متداولاً زمن الاستكشافات (Leitao & Lopes 1963) وإن يكن من المفهوم أن ثمة شواهد على كلمات فارسية وأوردية متداولة في هذا المجال.

ولقد التقيت اثنين من بناة المراكب في الخليج كان بوسعهما العمل وفق المخططات والرسوم، إلا أن العمارة تتم عموماً دون وسائل كهذه والمقاييس الخاصة بالتنويعات من هذه القوارب ترد من ذاكرة باني القوارب. وعند مناقشة عمارة السفينة الشراعية مع الزبائن تجد الأستاذ يجلس القرفصاء ويشرع في رسم السفينة على الرمال أو يستخدم قطعة من الحكك

4 مقابلة في 5 مايو/ أيار 1998.

5 يمكن للمرء إجراء مقارنات مع تصميم القارب الأوروبي الشمالي ما بين عامي 900 و 1450، انظر: .Crumlin- Pedersen 1972:92-182

[الشاكة] على لوح من الخشب ويعدد تفاصيل المركب المطلوب. وجدير بالتنويه أن باني السفينة الشراعية العربي حرفي فذ ولن يكون سعيداً إن ألح الزبون على أن يقدم له أبعاداً دقيقة مضبوطة. ولقد أمكنني أن أتابع، أثناء إقامتي في صور، محادثة كانت تجري بين الأستاذ وبضعة زبائن وصلوا إلى ورشة بناء السفن الشراعية للتوصية بصنع شوعي. وبعد تبادل التحية التقليدية وتقبيل الجبين والأنف مضوا يتجولون في الورشة ويتحدثون عن مقدار سعة السفينة الشراعية التي يبغونها ومدى انسيابها ورشاقتها، ثم بلغوا تحديد الوقت لاستلامها على وجه التقريب، ولما تم الاتفاق على السعر كانت المصافحة خاتمة المطاف. ولكم يعجب المرء حين يجد أن طلب عمارة مركب لا يستغرق إلا وقتاً قصيراً. ففي الأساس ليس في الأمر ما يستحق النقاش والصنعة بين يدي الفنان، وهو الذي يوفر أفضل ما يتيحه السعر الذي عرضه الزبون. ودقة عينه وخبرته هما ما يحدد مقاييس المركب. ومع ذلك فثمة نماذج معايرة (قوالب) لشكل الهيكل تطبق لتشكيل الألواح التي تكسو السفينة، ومن الجدير بالملاحظة أن هذه الممارسة لا توجد مع القوارب المُخاطة، كما سبق الحديث في الفصلين الخامس والسادس.

وتكاد السفن الشراعية جميعها التي شاهدتها تُعمَّر في الخليج تتبع طريقة الصَدفة Shell (أو القشرة أو الهيكل) حيث يتم تنزيل الإطارات (الأضلاع التي تمتد من البيص حتى السور الجانبي) بعد تثبيت الألواح الخشبية.

أما مرحلة البناء الأولية في الغرب فتقوم على العكس إذ تتألف من الضلع–الهيكل الذي تثبت عليه لاحقاً ألواح الخشب. بيد أنني شاهدت في أبوظبي بناء هوري في ورشة البطين حيث يضع بناة القارب الأطر أولاً ثم يليها تركيب الألواح. ولذلك تُعمَّر الهواري هنا بصفتها من فئة قوارب السباق؛ ومثل هذا النهج يُطبَّق في المعلا بعدن عند عمارة السنابيق الكبيرة[6] (Hawkins 1977:44) فمن الناحية التاريخية يستفاد من المعلومات الملاحية المستخلصة من المصادر السومرية والآكادية والآشورية أن القوارب التي كانت تعمل في نهري دجلة والفرات خلال الألفي سنة الأولى قبل الميلاد تبنى بتركيب البيص أولاً ثم الأطر

6 أسلوب الضلع– الهيكل حسب ما يقول: هوكينز (1977:44) مطبق في جنوب الهند لعمارة الثوني التوتيكوريني.

المشدودة إلى بعضها بعضاً[7].

مع ذلك فإن إعادة دراسة طرائق العمارة في ضوء التنقيبات الأثرية تحت الماء تبين أن بعض المعطيات التي قدمتها سالونين ليست نهائية قطعاً (Casson 1967:286) فقد وجدت في العراق قوارب الألواح المتلاصقة، وهذا أسلوب في العمارة متبع في أوروبا، فعندما يتم وضع العرينه والمقدمة وقائم المؤخرة، تركب الأطر (الأضلاع) في أمكنتها ثم يجري تثبيت الألواح عليها بالمسامير. وهذه التقنية العراقية لا تعني بالضرورة أن ثمة استمراراً في تقاليد بناء السفن منذ القديم وحتى الآن دون انقطاع. وهناك حضارات عديدة أخذت بطريقة بناء الأطر أولاً، بعد أن كانت تتبع تقاليد البناء القائمة على الصدفة (القشرة) أولاً والتي تعود إلى قرون عديدة مضت. ولم يُعرف الكثير عن الطرائق القديمة في عمارة القوارب حتى وصول البرتغاليين إلى الخليج والهند. ومن العسير إثبات ما إذا كان تنزيل الأطر بعد الألواح قد حلّ محله الأطر المقامة أولاً. وليس بالإمكان، كذلك، اكتشاف كيفية تطور طريقة في الصنع إلى طريقة أخرى، خاصة وأن عمارة العرينه أولاً، ثم المقدمة وقوائم المؤخرة عملية مشتركة في الطريقتين[8] وجدير بالذكر أنه لم يكن ثمة كتب مصورة (أدلة عملية) في الماضي تصف بناء سفينة شراعية. ولذلك فإنه أمر جدير بالتنويه حقاً أن يقوم عدة باحثين عرب مؤخراً بوصف عمارة سفن شراعية كهذه[9]. بيد أن السؤال الأساسي عما يجعل بناة المراكب في الخليج يعتمدون طريقة الصدفة أولاً فأمر بحاجة إلى تفكير عميق، ومن المستحيل طبعاً بناء البدن المُخاط بأي طريقة أخرى سوى البدء بالصدفة أولاً. ولقد اعتقدت بأن الإجابة عن هذا السؤال ربما تكمن في السفن الشراعية الأصغر مثل البدن والبتيل والزاروكة. وحين كنت في زيارة «كمزار»، قرية الصيادين التي تقع في شبه جزيرة مسندم، الوعرة والنائية، في

7 توجد معطيات القياسات الملاحية في: (salonen1938:2-23;1939:1-199;1942:1-118).

8 يبين التنقيب عن الآثار في أعماق البحر الأبيض المتوسط الكثير من الشواهد على أن الأطر وضعت في مكانها بعد بناء البدن بأسلوب الصدفة؛ ومن الأمثلة على هذا حطام السفينة الفينيقية باسي آدا وسيرسه ليماني.

انظر باس (Bass 1972: 50- 1)، وفان دورنينك (Van Doorninck 1972 :137– 9)، وكاتزف (Katzev 1972 :50 –1)، وغرينهيل (Greenhill 1995: 50)، وفرار .(Farrar 1997: 912- 3).

9 خصوصاً عبد الله (1987) عن قطر، وشهاب (1987) عن اليمن والبحر الأحمر، والحجي (1988)، عن الكويت، والشملان (1990) عن البحرين؛ كذلك فإن معجم المصطلحات البحرية (للراحل الرومي 1996): مفيد أشد الفائدة في دراسة عمارة السفن والرحلات البحرية عند العرب.

نوفمبر/ تشرين الثاني 1996، عرض علي باني السفن زيد أحمد عبد الله الكمزاري[10] بعض ملامح البتيل البارزة التي اختفت من النماذج الأحدث عهداً بين هذه المراكب. ووجدتني على معرفة بالكثير مما راح يعرضه لي في موضوع القوارب المخاطة، ولكن تفصيلاً معيناً ورد في حديثه أنعش لدي بعض الآمال في بحثي الطويل عن الصلة بين الماضي السحيق والوقت الحالي. ووجدت أن القوارب الخشبية، مثل (البدن) و(البتيل) و(الزاروقة)، كانت جميعها تُخاط كلياً، أما اليوم فإن الأجزاء التي تخاط تقتصر على أخشاب المقدمة وقائم المؤخرة (ويستخدم في ذلك ألياف النخيل)، فوق نهايات الألواح، وهذا ما يشكل إطار البدن. ويتم تثبت الألواح إلى الأطر (الأضلاع) بالمسامير الحديدية. إلا أن الخياطة لا تزال تستخدم لربط أخشاب الدعامة الأفقية الرئيسة للمركب (أو العوارض) إلى جانبي البدن. وهذه العوارض تربط، في الواقع، الجانبين إلى بعضهما، وهذا الأسلوب كان معمولاً به قديماً في حوض البحر الأبيض المتوسط وشمال أوروبا في القرون الوسطى (مثلاً الوصلات الهانسية)[11] والغرض من هذه العوارض البارزة تثبيت الألواح في موضعها، على ما أفاد به زايد أحمد وأضاف، «وهذا ما يحفظ شكل البدن». ومن ثم يقوم الباني بتركيب الأضلاع وتثبيتها إلى الألواح. والواقع أن عملية صنع قارب على هذا النحو تفسر طريقة الصدفة (القشرة) في العمارة والسبب الذي جعل عرب الخليج يأخذون بها لأجيال عديدة.

الحجم والحمولة

يبدأ موسم بناء السفن حوالي أكتوبر/تشرين الأول وينتهي في أوائل يونيو/ حزيران، وفي كثير من الأحيان قبل هذا التاريخ إن كان الطقس شديد الحرارة. وقد تمتد عملية عمارة السفينة الشراعية ما بين 3 شهور في حالة مركب شوعي– وحتى ثمانية شهور أو تسعة. فمثلاً أخبرني باني قوارب في الثلاثين من عمره هو نسيم مبارك الأريمي من صور[12] أن

10 مقابلة في 25 نوفمبر /تشرين الثاني 1996.

11 أخبرني توم فوسمر في اتصال شخصي (3 سبتمبر/ أيلول 1999) أن هذه الممارسة ما تزال متبعة في أنواع المراكب الصغيرة في جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا.

12 مقابلة في 3 ديسمبر/ كانون أول 1996.

عمارة قارب الشوعي الصغير تستغرق ثلاثة شهور وتحتاج على الأقل إلى 4 أو 5 نجارين. أما القوارب الأصغر مثل قارب السباق الجالبوت الذي يبلغ طوله 40 قدماً في ورشة البطين في أبو ظبي فيستغرق بناؤه ستة أسابيع ويعمل في ذلك 4 عمال.

وتختلف أحجام السفن الشراعية باختلاف النوع والوظيفة. ولكن من الصعوبة بمكان الحصول على معلومات دقيقة حول طول السفن ووزن حمولتها. وإنها لحقيقة أن العرب والإيرانيين لا يحتفظون بسجلات وإذا كانت لديهم وثائق كهذه فإني لم أقع على أي منها أبداً. ولقد تناولت هذا الموضوع في المحادثات التي أجريتها مع اثنين من الناخوذات، هما الشيخ ناصر حمد خليفان البلال المخيني والشيخ علي بن مسلم بن جمعة العلوي[13] فأكدا لي ما سبق أن أفادني به سواهما من الناخوذات: أي أن باستطاعة السفن الشراعية الكبيرة مثل الغنجة والبغلة والبوم حمل ما يتراوح بين 100 و 400 طن، والسنبوق بين 70 و 400 طن، والبدن من 30 إلى 70 طن. بيد أن الجيل الأسبق لم يكونوا يتحدثون عن أطنان وإنما يقدرون الأمر بعدد الأكياس التي تستطيع السفينة الشراعية حملها. وهناك مصطلح يستخدمونه في خورفكان وعجمان وأم القيوين هو جونية Juniyye (يونيّة، في صور) في موضع الحديث عن «كيس من الرز» وأحياناً أي منتج غذائي آخر. وقد أفادني بالمعلومات التالية أحمد صالح حسين الهماش ولقبه في منطقته «بوهماش»[14]، وهو قبطان من خورفكان، وسعيد محمد رشيد الفنا– الأريمي وهو ناخوذة خبير من صور[15] ويتعاطى التجارة والمكوس منذ حوالي الخمسين سنة: تستطيع المراكب الكبيرة مثل الكوتية والبغلة والبوم حمل ما بين 4000 و 5000 كيس[16]، والسنبوق حوالي 3000 كيس، والعويس حوالي 1000، والشوعي الصغير ما بين 100 و 300 كيس، والبدن الصغير من 50 إلى 100 كيس. وقدَّر سعيد أن وزن 10 أكياس

13 مقابلة في 11 أبريل/ نيسان 1998.

14 مقابلة، 17 أبريل يسان 1996.

15 مقابلة، 12 أبريل/ يسان 1998.

16 اعتقد أن العدد 50 ألف كيس من الرز الذي أورده هيس عن ليندرمان (13 :1934)، على ظهر بوم كان قد شاهدها في أوائل القرن العشرين ضرب من المبالغة. وكان الأحرى أن يُقرأ 5 آلاف كيس. وبعد، وفي صدد الحديث عن أحد مراكب شوعي زعم هيس أن بوسعه حمل 35 ألف كيس تقريباً (المصدر السابق، 52)؛ وهذا، كما أخبرني المخضرمون، لا يمكن أن يكون صائباً كما ذكر مقياساً آخر هو الإردب (الجمع: أرادب)، وهو مكيال للمواد الجافة، لكن قيل لي إنه مصري.

يعادل طناً واحداً تقريباً، وهكذا فإن 4000 كيس يعادل 400 طن. وكانت حسابات وزن البضائع تقدر في الكويت في مطلع القرن العشرين ببالات التمور. فكان متوسط حمولة البغلة 2000 بالة تمر[17] والشوعي 1200 والسواحليات (القوارب التي تحمل البضائع إلى السواحل) حمولتها أقل، أي حوالي 700 (Lorimer 1986,iic:1053) وجدير بالذكر أن بامكان باني السفن الشراعية تقدير سعة السفينة إن توفرت له معرفة طول الأرينة (البيص) فالبوم التي طول الأرينة فيها يبلغ 66 قدماً تحمل 300 طناً أو 3000 بالة تمر. وتحسب الضرائب في الجمارك على أساس ما تستطيع السفينة حمله من أكياس الرز أو بالات التمر.

ويكاد ألا يقدّم معظم العاملين في عمارة السفن المقاييس الدقيقة للسفينة الشراعية. بل إنك تجدهم، في الخليج، يتحدثون عن الطول، أي من مقدمة السفينة حتى المؤخرة، بينما يجري الحساب، في جنوب عمان ومنطقة ظفار المطلة على بحر العرب على أساس الهيراب (الذي يسمى في الخليج: البيص، أو البيس)، وهو العرينه. وكثيراً ما يأتيك القياس بالذراع (الجمع: أذرع) ويساوي 1،64 قدم أو 18 بوصة تقريباً؛ فمثلاً للسنبوق عرينه يبلغ طولها 25 ذراعاً (حوالي 41 قدماً) تقريباً والبدن بين 15 و 25 ذراعاً (41—25 قدماً)، والهوري بين 6 حتى 8 أذرع (10—13 قدماً).

ووحدة قياس سفن نقل البضائع في المرافئ الرئيسة في الخليج وعمان هي الطن (المفرد طون والجمع أطنان)، والمسؤولون في الجمارك يتحدثون عن السعة الاستيعابية بالأطنان (طون مسجل)، إلا أنهم نادراً ما يتحدثون عن الحمل الساكن [وزن البضائع والمخزونات المحمولة على السفينة] بالأطنان ولم أجد طريقة سواء لتحديد عمق عنبر شحنة السفينة أو عمق غاطسها في البحر.

والصيغة: LBD أي الطول (Length) ، والعرض Beam، والغاطس Draught التي خرج بها برينس (88 :1965) تعتمد إلى حد كبير على طراز السفينة وتقدم المقدار التقريبي لحمولة المركب، ويحسب الحمل الساكن أو الحمولة التي تبلغ خمسين طناً لمركب جهازي بتطبيق المعادلة التالية:

---

17 أبحر ڤليارز (1948:410) على ظهر بوم حاملاً 2000 رزمة تمر (حوالي 150 طناً)، مع طاقم من 28 بحاراً. وكانت المركب مليئة بالملح والرز وتحمل ما بين 120 و 180 راكباً.

الحمل الساكن = الطول × العرض × الغاطس (بالأقدام)

$$\frac{\text{الطول} \times \text{العرض} \times \text{الغاطس}}{130}$$

وقد جرت العادة على أن تقاس السفن الشراعية حسب السعة الحجمية. ولإجراء القياس لا يؤخذ الطول على خط الماء التحميلي كما هو عليه الحال عند قياس قيمة الإزاحة الطنية [الدنيا] (المرجع السابق). بل إن قياس الطول يجري على سطح المركب من السطح الأمامي عند المقدمة تحت الدقل المائل، إلى الجانب الخلفي من قائم المؤخرة؛ ويقاس عرض السفينة إلى الجانب الخارجي لتلويحة البدن (أي النقطة القصوى) وغاطس العنبر، يحدد تحت السطح الرئيس. وقياسات بدن جهازي حمله الساكن 48 طناً هي: الطول، 60 قدم × العرض، 15 قدم × الغاطس، 7 أقدام تقسيم 130.

فلو أخذنا سفينة بوم حمولتها 216 طن بقياس LBD، أي بطول 97 قدماً وعرض 29 قدماً وغاطس 10 فيحسب الحمل الساكن لها [وهو هنا 216 طن] بتقسيم ناتج ضرب هذه المعطيات الثلاثة على 130[18]. وقد أفادني باني السفن يوسف الماجد، من الدوحة بقطر[19]، أن على الأستاذ أن يأخذ في اعتباره الجوانب الاقتصادية عند عمارة المراكب التجارية التي حمولتها ما بين 300 و160 طناً. فإذا كانت حمولة السفينة الشراعية التجارية أقل من مئة طن فليس من المحتمل أن تتسم بالكفاية والقدرة على الإبحار وعبور المحيطات لأنها ستكون غير قادرة على حمل الكثير من الأوزان فتغدو بالتالي مرتفعة التكلفة. ومن ناحية أخرى ستكون عمارة سفينة شراعية تزيد عن مئة طن باهظة التكلفة[20]، فضلاً عن أن على مالك السفينة تكاليف سنوية أخرى تستدعي عنايته، خاصة الكلفة المترتبة على أعمال الصيانة السنوية.

---

18 قام ڤليارز (1962:112) بقياس أبعاد مركب من طراز البوم حمولتها 115 طناً: طول خط الماء التحميلي 85 قدماً؛ وطول خط التحميل الخفيف 76 قدم؛ وطول الأرينة 63 قدماً؛ وطول المركب من قائم المؤخرة حتى الصدر 104 قدم؛ والعرض الأقصى 29 قدماً و 3 بوصات؛ وعمق العنبر 9 أقدام و 6 بوصات.

19 مقابلة، 19 أبريل/ يسان 1992.

20 أخبرني توم فوسمر (28 مارس/ آذار 1998) فيما كنا نناقش موضوع تكاليف بناء السفن أنها تزداد تقريباً بمقدار مكعب الطول، أي أن قارباً بطول 40 قدماً يكلف تقريباً ثمانية أضعاف قارب طوله 20 قدماً.

كان الانطباع الأول الذي رسخ في ذهني وأنا أجتاز باب ورشة بناء السفن[21] رائحة الخشب وخاصة الساج وتلك الرائحة القوية لزيت سمك القرش التي يعبق بها الهواء. والأخشاب الملقاة على الأرض من كافة الأحجام بينما امتزجت نشارة الخشب ورقاقاته بالرمال (الصورة 41). وهنا وهناك تناثرت أكوام من الأغصان المقطوعة بالقدوم من خشب «الجنقلي»، شجر الغابة[22]، فيما كانت أكوام من الأخشاب المناسبة لكل جزء من أجزاء السفينة الشراعية، موضوعة بشكل منتظم لتيسير الوصول إليها عند الحاجة. ولقد استقبلت بالترحيب وبكرم أصيل في كل الورشات التي قمت بزيارتها، وكان البناة على قدر كبير من



41

أخشاب من كافة الأحجام في ورشة بناء السفن الشراعية، في صور، عمان.

21 لم أسمع عربياً من أبناء الخليج يستخدم كلمة معينة في الإشارة إلى حوض بناء السفن؛ والكلمة الأكثر شيوعاً هي الورشة (الجمع: ورش) وهي تعريب الكلمة الإنكليزية «Workshop»؛ أما في الإمارات فقد سمعت كلمة الموشارة أو الموارشة، والأولى مشتقة من وشر (يشير) أي نشر (الخشب) (الزبيدي (1974,XIV:362) و De Landberg (1920-42,III:2923) والاصطلاح الآخر هو كلمة مركبة من موشارة العربية و workshop الإنكليزية. ولا نصادف الفعل وشار (يوشير) اليمني أي «يعمِّر سفينة»، كما يلاحظ سارجنت (Sarjeant 1974: 87) ، في المفردات الظفارية.

22 ثمة عدة أنواع من خشب أشجار الغابة الجنقلي من بينها الأخشاب المأخوذة من شجر السنط.

سعة الأفق جعلهم يطلعونني على أسرار صنعتهم. ولئن كنت متلهفاً يومئذٍ للبدء بجمع المعلومات، إلا أنني رأيت أن الأدب يفرض علي أن أجلس على الحصيرة وساقيَّ مضمومتان فترات طويلة ونحن نرتشف القهوة المرة يعقبها عدة كؤوس من الشاي من إبريق ماء يغلي على نار من قطع من بقايا الخشب (القشبار) جُمعت من ساحة الورشة. وكان علي أن أعرض أمري على الجمع معرفاً بنفسي وما يحدوني إلى دراسة المراكب والقوارب. فأدت هذه التعريفات إلى جعلنا نبلغ مستوى من التفاهم المتبادل قبل البدء بإجراء المقابلات.

وحرفة النجارة متوارثة، حيث تنتقل من الأب إلى الابن. وبناء القوارب في صور شأن محصور بالعائلة، وقد جرت العادة على أن يكون الأبناء في المدرسة صباحاً وفي الورشة بعد صلاة العصر وذلك ليأخذوا عن والدهم حرفة العائلة. والعهد أن يُستأجر النجارون الهنود، والباكستانيون أحياناً، للعمل في كافة الورش التي قمت بزيارتها. وهؤلاء أفضل من رأيت من النجارين على الإطلاق، ويعملون، شأنهم في ذلك شأن رؤسائهم، معتمدين على العين والخبرة وحسب. ويقوم بالإشراف على عملهم معلم خبير له باع طويل بالحرفة يلقبونه بالاستاد أو الأستاذ (الجمع: استادية أو استاذية). والذي يقوم ببناء السفينة الشراعية في الخليج يدعى القلاف gallaf أو الجلاف jallaf (الجمع: قلاليف أو جلاليف)[23]، ويعاونه الضّراب (الجمع: ضرابين) وهو النجار الذي يثبت ألواح الخشب بالمسامير، والمزوري الذي يعمل في حمل الأخشاب من الورشة إلى السفينة، والوُلْيد (بالفصحى الولد)، وهو الصبي الذي يتولى جمع القشبار أو بقايا قطع الخشب لاستخدامها في نار الموقد للطبخ [في المنازل].

والأدوات المستخدمة أولية بسيطة. وقد لاحظت في زياراتي الأولى لورشة بناء السفن في الكويت في ديسمبر/كانون الأول 1984 وفبراير/شباط 1985 جذوع أشجار تقطع ليصار

23 يسمى الحرفي الماهر في صناعة السفن باللغة العربية الفصحى قَلّافاً والقلافة الاسم المجرد لحرفة تعمير السفن. والقلف في العربية الفصحى هي مهمة تأمين الأخشاب وألياف شجر النخيل (الزبيدي 1987,XXIV:2836) وهناك مصطلح آخر يرد في الفصحى هو صانع السفن (الجمع: صناع السفن) والمكان الذي يلتقي فيه صناع السفن الشراعية في الكويت، هو ديوانية القلاليف (أي مركز صناع السفن الشراعية)، وقد تأسس عام 1982. والمركز يستقبل القلافين جميعهم وأفراد أسرهم. وهناك أجريت بعض مقابلاتي مع القلافين والبحارة خلال زيارتي الثانية إلى الكويت في مايو/ أيار 1998.

منها ألواح بأداة تدعى مقسام أم إدين (الجمع: مقاسيم أم إدين) وهو منشار الشق ذو المقبضين؛ وهذا يستغرق عدة أيام ويحتاج إلى المهارة المركزة والحذق، وفي الحر الشديد أحياناً. وقد ظلّ هذا المنشار مستخدماً في صور حتى مؤخراً. ويقوم النجار بإحداث ثقوب، حيث يراد ضرب مسامير في ألواح الخشب، مستخدماً في ذلك مثقاباً كهربائياً. أما بعض صناع السفن مثل عبد الله نسيب الأريمي وهو أستاذ خبير مخضرم في هذه الحرفة يعمل فيها منذ ثلاثين سنة في صور[24] فيستخدم «المقداح» (الجمع: مقاديح) أو «المجداح» (الجمع: مجاديح) [أداة تستخدم لثقب الأخشاب بوساطة القوس]، وهو مثقاب يدويّ بالقوس، يساعد على فتح الثقوب لتثبيت المسامير[25]. وحين كان الأستاذ يعرض طريقة عمل المقداح قال: «إن المثقاب الكهربائي وإن يكن أكفأ وأسرع لكنه قد يؤدي إلى احتراق الخشب بل وربما يؤدي إلى إتلافه، وهذا أسوأ؛ والمقداح أبطأ في الواقع، إلا أنه أنظف وأشد أماناً». ويتألف المقداح من قطعة مستديرة من الخشب، بشكل اسطوانة مع قطعة معدنية تستخدم للثقب مثبتة في أحد طرفيها وقوس. ويثبت سلك القوس (الغوز أو الجوز) حول أخدود الوسط الذي يحيط بمنتصف الخشبة. ويقوم النجار عندئذٍ بتحريك القوس إلى الأمام والخلف كقوس الكمان بينما يضغط على رأس المثقاب لإحداث الثقب (الصورة 42). وبوساطة القدوم (يلفظ جدّوم، جدوم أو قدوم، الجمع: جدايم أو قدايم)، ويتألف من نصل مقوس رفيع موضوع بحيث يشكل زاوية قائمة مع المقبض، يقوم النجار بتنظيف ألواح الخشب وتسويتها بضربات خفيفة (الصورة 43). كما يستخدم النجار فضلاً عن ذلك المطرقة (المفرد: مطرقة، الجمع: مطارق)[26] والإزميل المنقر (المفرد: منقر، الجمع: مناقير)[27]

---

24 مقابلة، 3 ديسمبر/ كانون أول 1996.

25 هناك ثلاثة أنواع من مثاقب القوس (أ) مقداح تفشيت، (ب) مقداح تيسير، للفجوات الأوسع، و (ج) مقداح بوريما للفجوات الأضيق.

26 ثمة ثلاثة أنواع من المطارق: (أ) مطرقة أم نير، وهي عادية، (ب) ومطرقة أم شغوة، (ج) مطرقة خشبية، وتستخدم في البحرين. كذلك سمعت النجارين الهنود في ورشة بناء السفن الأميرية، في الدوحة، قطر، يستخدمون كلمة «همر Hammer» (أهي هندية الأصل أم إنكليزية؟) في الإشارة إلى المطرقة العادية.

27 كذلك المفراص في الكويت والإزميل في قطر؛ وهناك شكلان من المنقر: منقر ولايتي، وهو إزميل له شفرات يمكن تبديلها وأبعادها تتراوح من ربع البوصة إلى أربع بوصات، ومنقر كلفات، وهو من الحديد المكلفت.



42

يستخدم النجار المقداح في فتح الثقوب



43

تنظيف وتسوية الألواح بالجدوم

والمنشار اليدوي (المفرد: منشار أم إدين، الجمع: مناشير أم إدين)[28] والفارة (رندة)[29]، والملزمة (المفرد: ملزمة، الجمع: ملازم)[30] والمثقب (الغوار (القوار) أو الكوبار (الذي يوسع به النجار الثقوب) والكماشة (الشباصة). وما زال المنشار اليدوي مستخدماً حتى اليوم؛ وفي صور لاحظت أن النجارين يستخدمون القدوم لتشكيل كل قطعة من خشب الجنقلي على النحو المطلوب بقدر عظيم من الدقة. وظلت الأدوات أو العدة العربية التقليدية بلا تغيير، باستثناء إدخال المناشير الكهربائية؛ وتبين الوثائق أن الفأس والقدوم والمنشار والإزميل والمثقب هي الأدوات التي كانت تستخدم في صنع السفن الفينيقية رغم اعتقاد «فرار» (Farrar 1997: 212-3) أنه لا بد وأن بناة السفن الفينيقية كان لديهم فارة أيضاً يشذبون بها الأطراف الخشنة للأخشاب. ونادراً ما كانت عرب الخليج يأخذون بالمقاييس المترية وإنما يقيسون بالقدم (الجمع: أقدام) والبوصة (الجمع: بوصات)، بل إنهم يحسبون أيضاً بالشبر (الجمع: أشبار) أي فتح الكف ويعادل 9 بوصات والذراع. وعلمت من بناة السفن الشراعية الكويتيين أن المسامير التي تستخدم لتثبيت ألواح الخشب تصنع محلياً على أيدي الحدادين في البحرين والكويت مثلما تصنع المفصلات للأبواب ورسغ المكبس ومحور الارتكاز للدفة. كما أخبرني بعض النجارين الهنود، من جهة ثانية، بأن مسامير الحديد المستوردة من الهند هي المفضلة على سواها لأنها تعتبر أشد صلابة. وللمسامير أسماء مختلفة وتستخدم لأغراض مختلفة؛ ولها طبعاً أطوال مختلفة (الصورة 44):(الجاوية)[31]، بوصة أو أكثر وتستخدم للعرينه؛ ومسمار (الجمع: مسامير) (جسد) ويبلغ طوله 12 بوصة لكسوة السطح وتثبيت الألواح؛ ومسمار (مغلطاني) 10 بوصات للتلويح عموماً[32]؛ ومسمار (بوشبر) 9 بوصات؛ ومسمار (بوفتر) 7 بوصات؛ ومسمار (صف) كبير 5 بوصات؛

28 هناك أشكال أخرى من المنشار: (ا) ميشارة قبا، أو منشار قبّا أو منشار جبّا، وهو منشار كبير، (ب) ميشارة تصريح أو منشار تشريج وهو منشار متوسط، (ج) ميشارة العودة وهو منشار صغير، (د) ميشارة ناعمة أو منشار تنعيم، وزبن، وهو منشار صغير جداً يستخدم في حفر الخشب. انظر عبد الله III:165 : 1987 والشملان 1990:36 .

29 هناك أسماء أخرى: ذيل الفار (في صور) وكشتير (؟) في قطر، وطرحة (ملاّسة طويلة).

30 معروف لدى البحارة الأكبر سناً أيضاً باسم سكنجة وهواسة أو سكني، انظر الشملان 1990:38.

31 جاوية (الجمع جاويات)؛ باللهجة اللبنانية: جويط أو برنيه (الرومي 1996:80).

32 الشملان 1990 35.



44

مسامير ذات أحجام مختلفة بين 2 و 16 بوصة (بإذن من رينر هارتل)

ومسمار لنغوتي (بالبرتغالي لنغويت)[33] ومسمار (برشمة) يتراوح طوله بين 2 إلى 3 بوصات لضم الركبة وعارضة المركب؛ ومسمار (سطحه) 3 بوصات، للسطح فقط، ومسمار (سحارة) 2 بوصة، وهو مسمار ذو رأس صغير[34]. ولكنني لم أتمكن من تعداد الثقوب التي أحدثوها في سفينة شراعية كبيرة؛ فأخبروني بأن من الممكن جداً أن يبلغ عددها ما بين 800 و 1000 ثقب وبعد فتح الثقوب في ألواح الخشب يقوم العمال بوساطة إزميل ومثقب بإحداث ثقب سطحي من أجل إدخال رأس المسمار الذي يمكنه توسيع الثقب ليستقر المسمار اللولبي (الصورة 45) أما المسامير الرفيعة الطويلة فتدق في الألواح والأطر (الأضلاع). وقد سألت يوسف الماجد[35] عن السبب في استخدام عرب الخليج المسامير الحديدية بدلاً من النوع المكلفن الذي يدوم فترة أطول. فأجابني «الحديد أصلب وأمتن. ونحن نلف المسامير الحديدية لدينا بالفتيل المغمور بالزيت قبل تثبيتها وبذلك نحميها من الصدأ» (الصورة 46). وربما كان ذلك يضمن سلامتها ولكن إلى حد ما. ومع ذلك، فقد رأيت سفناً شراعية تبلغ الثلاثين عاماً ومساميرها صدئة في الورش على امتداد ساحل الخليج

33 (De Silvaبلا تاريخ: 976) و (Johnstone and Muir 1964: 319)؛ انظر الحجي (1988:387).

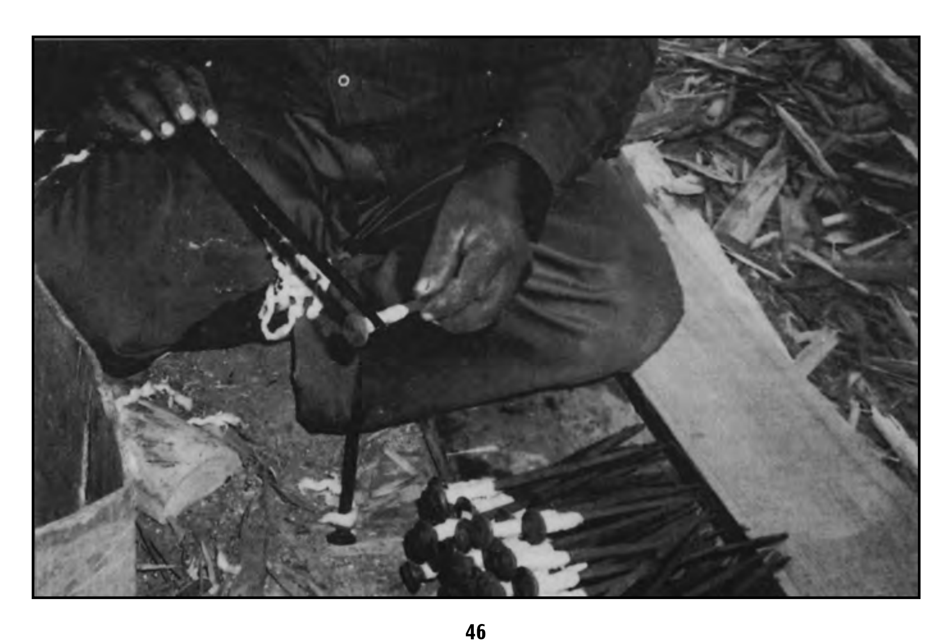
34 انظر (Johnstone and Muir 1964:320) وعبد الله (1987,III:163).

35 مقابلة في 19 أبريل/ نيسان 1992.



45

نجار يوسع ثقباً بالقوار (المثقب) من أجل إدخال رأس المسمار اللولبي



46

لف المسامير في فتيل مشبع بالزيت

كله. وأجد أن هاورث (1977:79) وهو صانع للقوارب خبير كان على حق حين قال إن قلفطة المسامير الحديدية تزول سريعاً وتترك المركب عرضة للأذى الشديد. فالرؤوس الصدئة، على حد تعبير هاوارث «وصمة على سطح خشب الساج الجميل». ويرى كل من سفيرين وعواد (1977:201)، وهما اللذان خبرا كيف تقضي مسامير الحديد الصدئة في ظروف الملوحة الحارة على الخشب المحيط بها أن الطريقة الوحيدة لإنقاذ السفينة الشراعية إنما تكون بإيجاد بديل عن المسامير الحديدية أو التخلي عنها. أما يوسف الماجد فإنه مثل عدد من بناة سفن آخرين سواه في الخليج لا يرى أن ثمة خطراً في المسامير الحديدية المقلفطة، إذ يقول: «إذا توافر للسفن الشراعية صيانة منتظمة كل ثمانية شهور، على الأقل، فإنها ستحظى بعمر مديد». وقد علمت إنما مؤخراً وحسب أن المسامير المكلفنة أغلى ثمناً من المسامير الحديدية. بيد أن تثبيت المسامير بثني رؤوسها، على أية حال، يلحق الأذى بالمسامير المكلفنة.

بنـــاء البـــوم

لقد قمت بجولات كثيرة في ورش بناء السفن في ساحل الخليج كله، ولاحظت عن كثب كيف تجري عمارة السفن الشراعية. وتبين لي أن الأساتذة في بناء السفن يستخدمون قواعد قياس تقريبية تقوم على الخبرة المتوارثة على مر الزمن، ولا يقدمون في كثير من الأحيان أي سبب لتعليل الأخذ بطريقة دون أخرى، بينما يتبع الصناع الأوروبيون في ذلك خططاً ورسوماً يتقيدون بها. ولكن ليس لهذا أن يعني بأي حال تدني الأسلوب الذي يعتمده عرب الخليج، بل الحق أن العديد من سفنهم الشراعية متين وصالح للإبحار وقادر على مواجهة العواصف ويتسم بالجمال. وقد اشتهرت الكويت ببناء السفن الشراعية، حيث ظلت السفن الممتازة تُبنى على مدى سنين طوال[36]. وشاهدت بضعة سفن قيد البناء أثناء زياراتي الميدانية وأمكنني أن أجمع معلومات عن بناء إحدى السفن من طراز البوم (وطول العرينه 90 قدماً والصدر 28 والمؤخرة 30) في زيارتي الميدانية الأولى في العام 1985، وكان مصدر هذه المعلومات اثنين من الأساتذة، هما حسن عبد الرسول وخليل بن رشيد وشركاؤهما من

---

36 CDRAD- IOR R/ 15/ 1/ 504, 1927, p. 13

البنائين[37]. وفيما بعد قمت بالتردد على سواهم من بنائي السفن لاستيضاحهم في بعض المعلومات التقنية التي كنت قد دونتها في دفتر ملاحظاتي الميدانية. إلا أن اهتمامي كان منصباً أولاً على اللغة التي تتعلق بأجزاء السفينة الشراعية. وقد اتفق الكثير مما بلغني مع أنواع أخرى من السفن الشراعية، عدا اللهم بعض الاستثناءات القليلة، وأعني بذلك حصراً: مركب (البتيل) التجاري في الدوحة (قطر) و(السنبوق) الذي يستخدم في الصيد أو نقل البضائع في دبي، ومركب الصيد (الشوعي) في عمان وصور. ووجدت أن ثمة اختلاف في بعض المصطلحات والتقنيات، ولا عجب، وإن كان لا بد لي من القول عموماً إن هذه الاختلافات شائعة وتطال كل الأنواع، وتتوقف طبعاً على الحجم وشكل الهيكل[38].

الأرينة والمقدمة وقائم المؤخرة

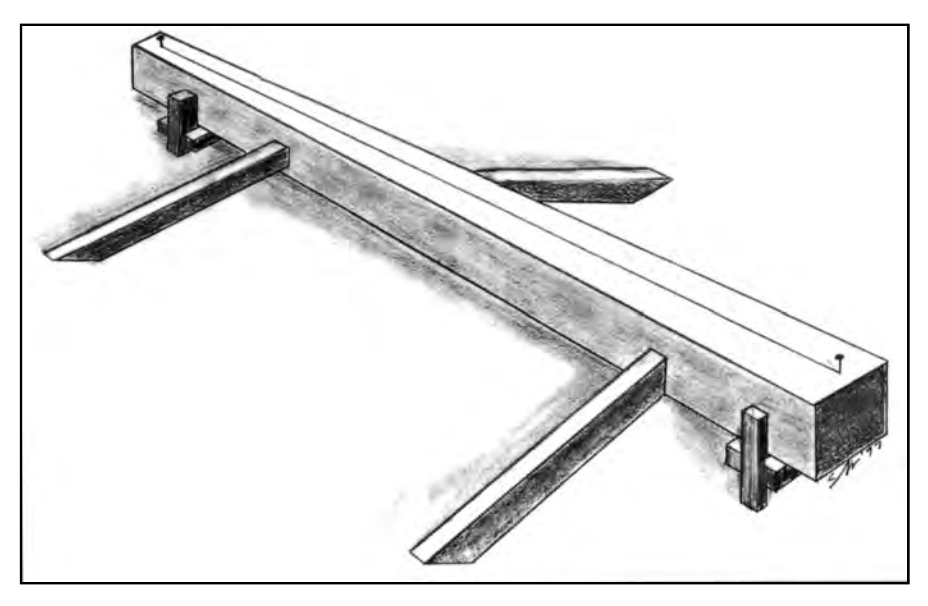
كانت بعض السفن الشراعية التي شاهدتها أثناء بنائها، تبنى تحت غطاء من البطانيات أو أغصان النخيل، بمثابة سقف مرفوع على أعمدة من الخشب أو قصب الخيزران القوي. وهذا السقف يشبه خيمة مرتفعة، ويوفر للبناة والنجارين فضلاً عن الزوار الذين يأتون للإطلاع منطقة رطبة في أيام القيظ الشديد. وكانت ورش بناء السفن مليئة بجذوع الأشجار الضخمة. وعند بدء العمل بعمارة سفينة شراعية جرت العادة أن يأمر الأستاذ أحد الفتيان بإخلاء الموقع. فتنصب خيمة جديدة، لكن ذلك لا يتم إلا إذا كان من الضروري تبديل الخيمة القديمة. حيث يتم مد العرينه (البيص أو البيس) أولاً[39]. والعادة أن يُحفظ الخشب،

37 مقابلات في 12 ، 21، 26 ديسمبر/ كانون الأول 1984 و 14، 21، 28 فبراير/ شباط 1985. وفيما يتصل بأقسام السفينة الشراعية رجعت إلى مقالتي الدجيلي: «أسماء ما في السفينة»، و «أدوات السفينة» (1912d,1912c)، وكان Johnstone & Muir (1964) يرجعان إليهما مراراً؛ كما أنني رجعت إلى الحجي (1988) في كتابه «صناعة السفن الشراعية في الكويت» وهو كتاب مفيد في عمارة البوم، بل إنه الكتاب الوحيد في بابه، وكتاب Grosset-Grange's Glossair nautique arab ancien et moderne de l'ocean indien (1993)، وهذا معجم موسع يحتوي على ملاحظات قيمة، وإن كان لا يعّول عليه دائماً في اللفظ، وأخيراً معجم المصطلحات البحرية في الكويت (1996) للرومي، وهو معجم خاص بالسفن ممتاز من حيث التبويب ومحاولة لضم مصطلحات بديلة مستخدمة في لبنان ومصر وتونس. ولقد حافظت في كافة الأحوال على الرسم العربي للكلمة حيثما لم يكن للمصطلحات الفنية المأخوذة عن المصادر العربية تعبير لفظي.

38 للقارئ أن يرجع إلى قائمة أجزاء الجالبوت لدى الشملان (II:569 ،8، 1975) وأجزاء الغنجة لدى هوكينز (1977:87) والبتيل لدى عبدالله (III:175—209، 1987).

39 ربما تكون من أصل هندي؛ وفي جنوب الجزيرة العربية وظفار هيراب؛ انظر أيضاً (Johnstone and Muir1964:303)، والحجي (1988:377)؛ وفي مصر وتونس: مرينة؛ ولبنان: بريم (الرومي 1996:32).

من أشجار الغابة (بالعربية الجنقلي < jangali أصلها هندي)[40] تحت سطح مياه البحر لحمايته من التشقق في الحر الشديد الذي يصيب الكويت خلال شهور الصيف من يونيو/حزيران حتى سبتمبر/ أيلول. ولا بد من وجود عدد من قطع الأخشاب الطويلة في الماء فيقوم الباني (القلاف) بتفحصها بعناية ليتأكد من متانتها واستقامتها بما فيه الكفاية[41]. وبعد اختيار الخشب المناسب للعرينه تحمل الأخشاب إلى منصة التعمير التي تدعى الطعوم (المفرد: طعم)[42] ويجري بعدئذٍ فحص المستوى الأفقي للخشب بميزان التسوية. وبعد تسوية الخشب يرسم الأستاذ خط الوسط على الخشب مستخدماً في ذلك خيطاً وقطعة طبشور؛ وعند كل طرف من العرينه يجري دق مسمار ويوضع كل مسمار بعناية مقابل الآخر على خط مستقيم (الصورة 47). فإذا تم ذلك يقوم القلاف بالضغط على الخيط



47

خط وسط مرسوم على الخشب المستوي مع وضع مسمار عند نهاية كل من طرفي الأرينة

40 الغار الهندي، شجرة بنية اللون ارتفاعها 93 قدم، وخشبها مثالي للعرينه، انظر الحجي (1988:53)؛ انظر أيضاً هوكينز (1977:40 ،90).

41 تتألف عرينه مركب البتيل من جزئين يربطان معاً؛ البيص في هذه الحالة هو الجزء الأمامي، وهو أكبر من الكويسية، وهي الجزء الخلفي(Johnstone and Muir 1964:303) .

42 باللهجة المصرية: درافيل، اللبنانية: فرشة، فرشات؛ التونسية كرسي (الرومي، 1996:95).

بالطبشور ويرسم الخط. ثم يقوم النجار بحفر أخدود ضيق على امتداد هذا الخط، تداركاً لاحتمال تلاشي الرسم. وقد بدا الأمر لي بسيطاً إلى حد ما. ولم أدرك، مدى أهمية خط الوسط هذا إلا حين تقدم العمل، ذلك أنه الخط الذي يحفظ توازن المركب.

كان ثمة خرافات كثيرة تدور في الماضي حول المراحل الأولى من بناء السفينة الشراعية. وتروي إحدى القصص كيف يتخذ باني السفينة الشراعية كل حيطة لحماية العرينه الجديدة من عين الحسود حالما توضع على المنصة (الطعم). وجرت العادة على الاستعانة بخفير ليلي لحراسة العرينه اعتقاداً من القوم بأن المرأة العاقر إن قفزت فوقها قبل أن ترتفع الألواح بما يكفي للحيلولة دونها والقفز كان ذلك شؤماً ولا بد أن تصاب السفينة بخطب جلل؛ ولن تكون السفينة قادرة عندئذٍ على مواجهة الأجواء العاصفة ولسوف ينتهي أمرها بالغرق في البحر. أما إذا استطاعت العاقر أن تخطو فوق العرينه الخشبية فإنها سوف تحمل وتلد ذكراً. وهذا الاعتقاد التقليدي الشائع، شأنه شأن الكثير من المعتقدات التقليدية، محفوظ في ذاكرة البحارة المخضرمين، أصبح اليوم من أمور الماضي. ويلي ذلك تركيب المقدمة وقائم المؤخرة (الصورة 48). والخشب المستخدم في هذا عادة الساج (الساج أو الساي < ساغاوان بالهندية)[43]. ويدعى قائم المقدمة في البوم «ميل الصدر»[44]، وهو قطعة طويلة من الخشب توضع على شكل زاوية، كما سوف نرى. وقد سألت عدداً من الأساتذة عن الغرض من إبراز الخشب هذا؛ ولكني لم أجد أحداً منهم يخبرني بالسبب. ثم تتم التسوية وتعديل قائم المقدمة. وعلى جانب القائم الذي يلامس العرينه يرسم خطان متماثلان يبعد كل منهما حوالي أربع بوصات عن خط الوسط، يصلان إلى منتصف المسافة. ويجري إحداث فرزة (تعشيقة) في كل خط وحفر أخدود (بعرض بوصتين وعمق بوصتين أيضاً) يعرف باسم الوادرة (الجمع: وادرات)[45] وهو مصمم لاستقبال الصفيفة الأولى من الألواح الملاصقة

43 خشب الساج، ذهبي اللون ومتين ويدوم طويلاً. ولهذه الشجرة مادة زيتية تعرف بالدسم (في الكويت) تجعل الخشب مقاوماً للماء. ويبلغ ارتفاع الشجرة 133 قدماً.

44 في لهجة أهل الخليج مِيْل (الجمع: أميال)؛ في جنوب الجزيرة العربية والعراق مَيل (Johnstone and Muir 1964:321) وانظر أيضاً الحجي 1988:388)؛ في اللهجة التونسية قوس (الرومي 1996:92). تسمى النهاية الأمامية للمركب في الخليج عموماً مقدم أو مجدَم.

45 انظر الحجي (1988:389).



48

مراحل البناء الأولى– وضع المقدمة وقائم المؤخرة (الصور تقدمة من رينر هارتل)

للعرينه، كما سنرى لاحقاً في سياق هذا الفصل. ثم يقوم الأستاذ بنشر هذا الجانب من خشب القائم بزاوية 48 درجة (أو 8 أخنان كما سوف أشرح ذلك لاحقاً) وتركيبها على نحو يجعلها تنحني إلى الأمام على الأرينة وتتقدمها مسافة قدم. ولتدعيم قائم المقدمة مؤقتاً يوضع بين عمودين كبيرين منتصبين على الأرض ليمسكا به ولتثبيته يُدق مسمار كبير في العرينه. ولقد مضيت بعدئذٍ في مراقبة الأستاذ عن كثب فيما كان يحسب المسافة اللازمة لميل قائم المقدمة إلى الأمام. ووجدته يلتقط الهندازة (بالفارسية أنداز)[46] وهي آلة الربعية لحساب الزوايا والارتفاعات وتتألف من قوس مقسم إلى 90 درجة (ربع دائرة) يتصل به خيط الفادن/الشاقول أو البلد (bild)[47]؛ وهناك 15 خانة (الجمع: أخنان) وكل منها ينقسم إلى 6 درجات، فيبلغ مجموعها 90 درجة. ثم وضع حسن عبد الرسول الربعية إلى جانب قائم المقدمة بينما راح النجارون يحركون الخشب إلى الأمام والخلف ببطء إلى أن تحققت الزاوية المطلوبة، 8 أخنان أو ما يقارب ذلك (الصورة 49). فلو تم رسم خط عمودي مفترض من نقاط التلاقي بين العرينه وقائم المقدمة من النقطة (أ) إلى النقطة (ب) فإن الزاوية من النقطة

46 Steingass 1977 :108.

47 خيط ينتهي بقطعة من الرصاص (بشكل مخروط) يستخدم في تحديد استقامة الخط أفقياً أو عمودياً.

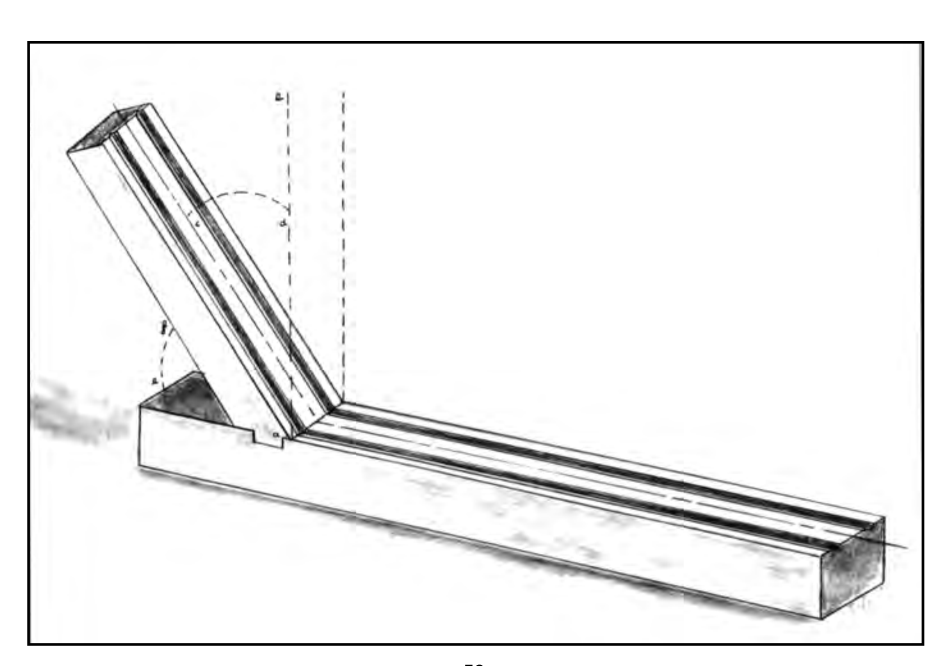


49

يميل قائم المقدمة إلى الأمام على العرينه عند إتمام بناء السفينة الشراعية.

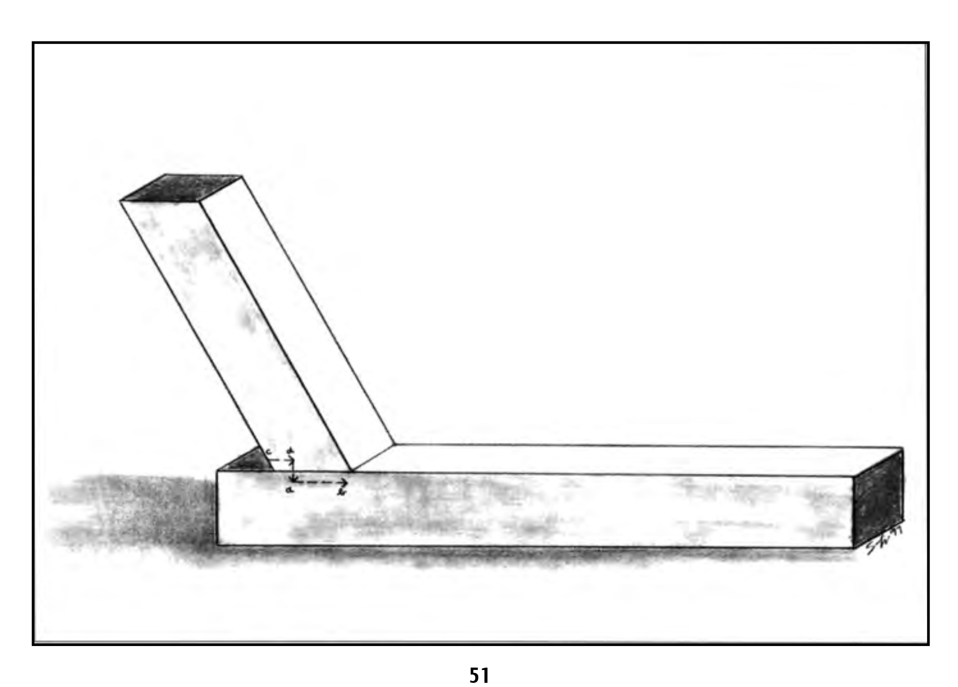
(ج) إلى (د) تساوي عندئذٍ 8 أخنان والزاوية من النقطة (هـ) إلى (و) 7 أخنان (الصورة 50). وخيط الشاقول هو الذي يحدد ما إذا كان قائم المقدمة والعرينه متعامدين. وإذا تحقق ذلك أخذ القلاف يحفر بالإزميل القفول guful (اللسان) من المقدمة لكي ينزل في موقعه في العرينه. وهذا عمل آخر يقتضي التحلي بقدر لا بأس به من الصبر والدقة. وبالقلم (الفرجار) يُرسم خط على خشبة قائم المقدمة من الطرف الأسفل، أي من النقطة (أ) إلى (ب). ويقوم الأستاذ بفتح القلم بمقدار بوصتين ويرسم خطاً مستقيماً من النقطة (ج) إلى (د) ومن النقطة (د) إلى (أ) (الصورة 51). ومثل هذه الخطوط تُرسم على ظهر الخشب أيضاً. كذلك يقوم النجار بحفر أخدود بحجم بوصتين في العرينه لإدخال قائم المقدمة. ويستخدم خط الشاقول للتحقق من الحفاظ على وضع الوسط، وبعد ذلك يتم إدخال لسان قائم المقدمة إلى الأرينة ويثبت بإحكام بمسمار مبرشم. ويطبق الإجراء ذاته لتركيب (ميل التفر) Mel it-tifr (قائم المؤخرة)[48]؛ بيد أن الزاوية هنا سوف تكون 7 أخنان. وإذا كان المراد تركيب محرك داخل السفينة فإنه يجري إنشاء كروة Karwa مقوسة في المؤخرة، لإفساح المجال لإضافة

48 ربما كانت كلمة تِفر (أو تُفَر)، انظر (الرفاعي 1985:66) مستعارة من taffereel الإنكليزية (لوح خشب)، تصغير tafel، أي table= طاولة؛ والكلمة أصلاً taffeleel القسم الأعلى من الطرف المسطح من المؤخرة فوق إطار المؤخرة، وهذا مزخرف عادة بأعمال الحفر (OED1982,II:3220) قاموس أكسفورد ويلاحظ كمب Kemp) (1992:854 أن المصطلح taffrail يعني «السياج الخلفي عند مؤخرة السفينة» كان يشير إلى الطرف الخشبي الأعلى والمقوس لسفينة من مغامرة في بحر شرق الهند. و يبدو أن التفر العربية مستعارة من الهند حين كان أصحاب سفن الخليج وتجار الأخشاب في القرن التاسع عشر يترددون على أحواض بناء السفن في بيبور حيث تبنى مراكب البغلة والغنجة قبل دخولها الخليج العربي.



50

تقاس الأخنان (الدرجات) من نقاط التقاء العرينه بقائم المقدمة



51

تركيب قائم المقدمة في العرينه ليشكل زاوية محددة

عمود الإدارة والمروحة لاحقاً. سألت الأستاذ يوسف الماجد، من الدوحة (قطر) كيف يمكن للبناة أن يتأكدوا من أن القوائم متناسبة تماماً مع العرينه. فأجاب بأن الأمر التقليدي أن يضع القلاف شريطاً على مسمار في منتصف رأس المقدمة يمده إلى الطرف الآخر التي فيه مسمار مدقوق عند منتصف قائم المؤخرة. ويرتبط بمنتصف الشريط خط الشاقول الذي ينبغي أن يسقط في نقطة منتصف العرينه بالضبط. وفي هذه المرحلة يكون من الضروري إجراء بعض التعديلات إلى أن تنتظم الأخشاب كلها في صف واحد.

التركيب المحكم لألواح الصفيفة الأولى

يُبنى بدن المركب من خشب الساج. وهذا الخشب المتين يأتي عادة من مليبار وقد برهن على الدوام بأنه الخشب البحري المثالي لأنه لا يتعرض للتشقق ولا يطقطق أو يتقلص في ماء البحر. وقد أخبرني عدة أشخاص أن خشب الساج شديد المقاومة للنخر أو التسوس أو البلى، وهذا عامل هام نظراً لشدة ملوحة مياه الخليج، ولطالما كان الملح ودفء مياه البحر يعتبران منذ القدم من أسباب إتلاف الخشب. إلا أن الاكتشافات العلمية الأخيرة بينت أن الملح مادة حافظة جيدة للخشب. فالماء المالح أفضل بكثير من الماء العذب في منع حدوث الصدأ. ولذلك اشتهرت ناقلات الملح في أمريكا الشمالية، مثلاً، بطول العمر[49]. وكان بدن السفينة الشراعية تحت خط الماء يُعالج، كما سوف نرى، بمادة كلسية ويقلفط خشب الألواح بالفتيل المُعالج بزيت السمك.

قبل البدء برصف ألواح الخشب يجري حفر أخاديد على العرينه بعمق بوصتين وبطول بوصتين ثم توضع بموازاة الأخاديد الموجودة على المقدمة وقائم المؤخرة. والاختلاف الفني الذي تبيّنته بين الأساليب الأوروبية وطرائق منطقة البحر الأبيض المتوسط أن الصفيفة الأولى من الألواح الملاصقة للعرينه التي يسميها عرب الخليج malich المالك [في الكويت] أو المالج (الجمع: موالك أو موالج)[50]، لا تسمر من الخارج باتجاه الأرينة الثانوية، إنما بالأحرى

49 رسالة خاصة من توم فوسمر، مؤرخة في 27 أبريل/ نيسان 2000.

50 المصطلح العام في الفصحى اللوح (الجمع ألواح) (Lane 1984,II:2679-80) وفي لهجة أهل الخليج كثيراً ما يسمى المالج أو المالك «المالج أو المالك الأول» (الصفيفة الأولى)، انظر: (Johnstone and Muir 1964:320)، والحجي (1988:387) وأيضاً (Grosset-Grange 1993:47) في مصر: لوح الملف؛ وفي لبنان لوح النار (الرومي 1996:86).

تُعشَّق مع العرينه والمقدمة وقائم المؤخرة. وقيل لي أن من الأفضل جعل المالج لوحاً واحداً بسماكة 2 بوصة أو 3 بوصات دون صدوع[51]. وخشب الألواح من المنطيج (هندي)[52] والساج. وكل لوح يشكل قطعة واحدة طولانية متصلة تمتد من المقدمة حتى المؤخرة. فيقوم النجار بقص نهايتي الصفيفة الأولى عند زاوية قياسها 8 أخنان (48 درجة) و 7 أخنان (42 درجة) على التوالي لتماثل ميل القائمين المنتصبين. أما حواف الشغاغير الثلاثة (المفرد شغار) وهي خطاطيف أو عوارض خشبية طولها متر [تستخدم لتثبيت العرينه]، فتثبت الآن مؤقتاً بالمسامير على جانبي العرينه فتوضع إحداها في الوسط، والأخريان تبعدان بمقدار ثلث طول العرينه، عن نهاية كل طرف. وهناك الأخشاب المقوسة التي تدعى طاري (الجمع: طواري)[53]، ويبلغ طولها حوالي نصف متر، وهذه أيضاً تشبك إلى صفيفات الألواح والعرينه على كل جانب. وتلك الخطاطيف مؤقتة يقصد منها إبقاء الألواح في موضعها حتى يتم تثبيتها نهائياً. ولا تتم إزالتها إلا عند إنجاز عمارة الألواح والأضلاع. وجدير بالذكر أن قياس نهايتي المصفوفة الأولى وقصها وترتيبها لتلائم الأخاديد ليست بالأمر السهل. ولقد تابعت ثلاثة من العمال يمسكون الشغاغير فيما كانوا يثنون الصفيفات الأولى حتى تستقر في الأخاديد والأستاذ يوجههم إلى إمالة الصفيفة بزاوية 7 أخنان (24 درجة) وكانت النهاية السفلى من اللوح ملفوفة بقطعة قماش مغطسة بالدامر (اللبان) (< ماليزي)[54] لوقاية الخشب من دود البحر. وبعدئذٍ يتابع القلاف العربي رصف ألواح الخشب.

وفي أعلى الصفيفة الأولى يأتي الخد (الجمع: خدود)[55] ويتألف من قطعتين من الخشب وهما يميلان أكثر إلى المالك (أو المالج) حوالي 8 أخنان (48 درجة). أما الصف الثالث من

51 كان للشواعي التي وجدتها قيد العمارة في صور ثلاث صفيفات تثبت مؤقتاً إلى بعضها. وهذا أسلوب كنت قد حُدثِت عنه في الكويت ويعود عهده إلى عصور قديمة ولاحظت أن الأسلوب ذاته يتبع في صحار لتثبيت الألواح إلى الحافة العليا (الشفير) من مركب هوري لتوسيع سطح حده الحر.

52 أخبرني الثقاة في الكويت أن ألواح خشب المنطيج تستخدم في الصفيفة الثالثة (من الأسفل) في السفينة الشراعية، بينما يفضل القوم استخدام خشب الساج في بقية المركب (فوق خط الماء)، والسبب في ذلك أن الساج على العكس من المنطيج مقاوم للحرارة ويتكيف جيداً مع الجفاف، انظر الحجي (1988:52).

53 انظر أيضاً الحجي (1988:383)؛ باللهجة اللبنانية عيرة (الرومي 1996:64).

54 رغوة مستخلصة من مختلف الأشجار دائمة الخضرة، أغاثيا، من أشجار الصنوبريات؛ والدامر العربي مستخرج من أشجار الهند الشرقية، .Hopea shorea قارن بالمصرية: قلفونية (الرومي 1996:97).

55 انظر أيضاً (Johnstone and Muir 1964:307) والحجي (1988:379).

الألواح فيدعى المالك (المالج) الثالث ويركب عند نقطة أبعد نحو الخد بقياس 9 أخنان (54 درجة) (الصورة52).

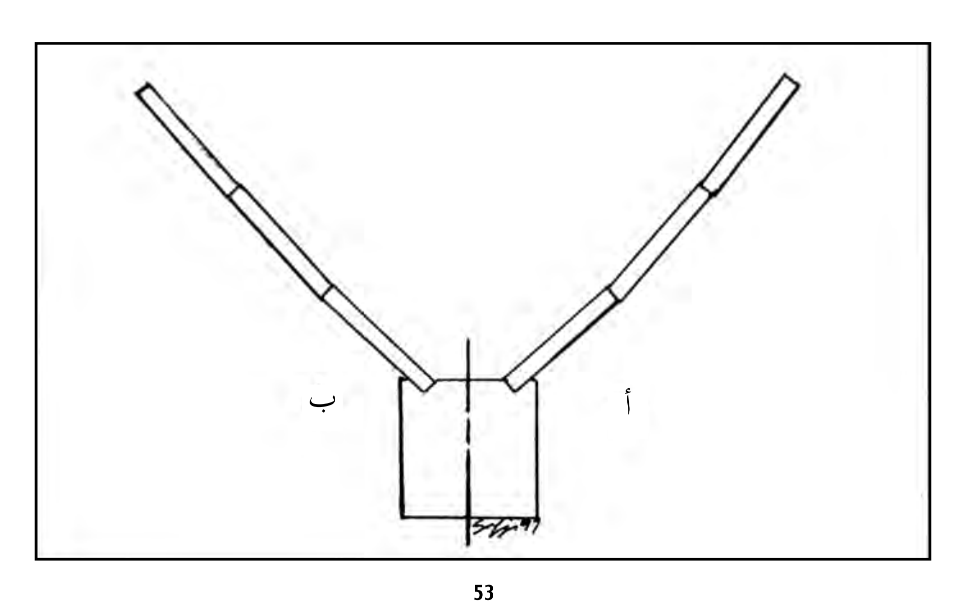
وليس بين هذه الصفيفات الثلاث ما يسهل تركيبه، والأمر يقتضي الثني والكثير من الدق والطرق لتكون في الوضع السليم على السنادة. وتعتمد كفاءة السفينة الشراعية للخوض في البحر على الوضع السليم لألواح الخشب. فما إن تتم مراحل وضع الألواح على الطرف (ب) حتى يجري تركيب سبعة ألواح أخرى على كل جانب من العرينه (الشكل 53). ولا توضع الألواح بجانب بعضها بعضاً كيفما اتفق؛ لذلك يقوم القلاف بوضع قطعة تأطير قصيرة لتشد الألواح إلى بعضها ويُثنى كل جانب بشغار ليكون في موضعه. فإذا تم تركيب الصفيفات الأولى للسفينة يضاف إليها أربع صفيفات أخرى حتى تبلغ خط الماء؛ وليس لهذه العمليات أي أسماء على الإطلاق.

وأذكر أنني حين شاهدت سفينة شراعية نصف مكتملة لأول مرة في الكويت في فبراير 1985، اعتقدت أنها على وشك الانهيار حتى طمأنني القلاف وأعوانه إلى أن هذا لن يحدث وأخبرني حسن عبد الرسول مازحاً: «لقد ظللنا نعمِّر السفن الشراعية على هذا النحو طوال قرون؛ ولست أرى سبباً يجعل السفينة تتفكك وتنهار». نعم، طبعاً! فهذا أسلوب يعود عهده إلى أزمان كانت السفن الشراعية فيه تخاط. وما لدينا هنا هو الأسلوب المتراكب الألواح (حيث تتراكب ألواح كل صفيفة على التي تليها من أسفل) وفيه يقوم البناة بتثبيت كل لوح عند وضعه: إنه أسلوب مدهش، كما أشار هاوارث (Howarth 1977:66) إلى أن بناة الخليج اليوم مازالوا يتبعون الأسلوب ذاته في تركيب الألواح المتلاصقة الذي لا يتم فيه تثبيت كل منها إلى الآخر على الإطلاق).



52

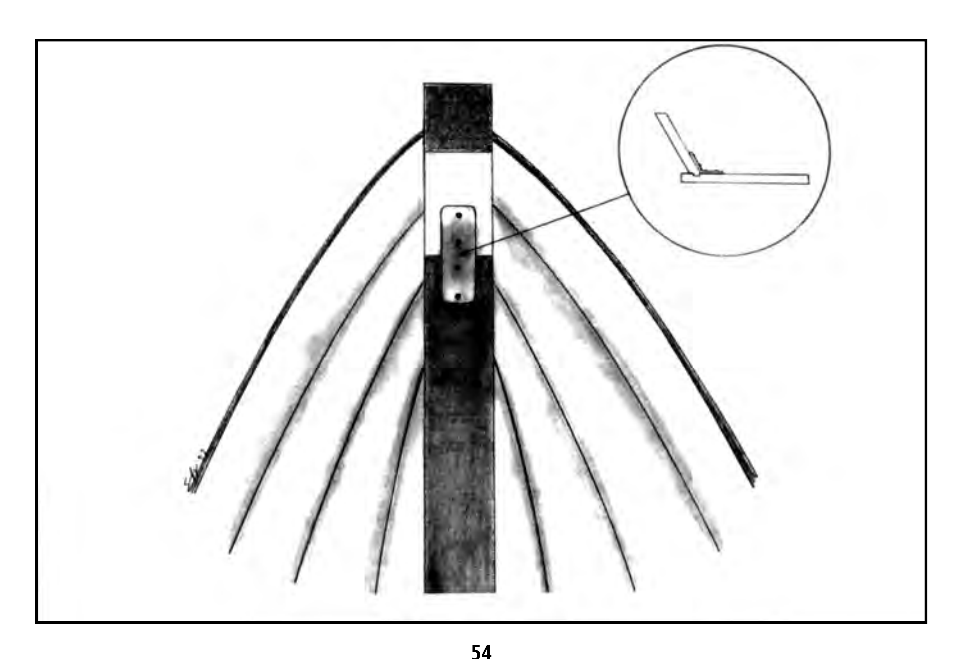
الصفيفات الأولى بعد العرينة (أسلوب الصدفة) في صور، عمان



53

التركيب المحكم للصفيفات الأولى

ما لدينا حتى الآن صدفة أو قشرة (البوم)؛ فعلينا الآن العمل في الداخل فلنبدأ أولاً بالعقرب[56]، وهو قطعة من الخشب طولها حوالي القدمين تُثبت المقدمة وقائم المؤخرة بالمفصلات بين الصفيفات الرابعة والسادسة (الصورة 54). توضع قطعة طويلة من الخشب تسمى (Chaftoh) الكافتوة أو الجافتوة (عرينه ثانوية) بحيث تمسك بالأطراف الداخلية للمالج وبذلك تمنع تسرب المياه إلى السفينة. وتمدد العرينه الثانوية لتضم قطعتين من الخشب أعلى العقرب، وبذلك تدفع الصفيفة الأولى بقوة للدخول بإحكام في الأخاديد ومرة أخرى تستخدم قطعة من القماش المغطسة بالدامر وتوضع إلى كل جانب من العرينه الثانوية مما يمنع وجود فجوات، وهذا ما يسمى بالقلفطة أو الكلفات (بالبرتغالية كالفيتو، أو كالفاته)[57]،



54

ربط العقرب إلى قائم المقدمة مع المفصلات بين المصفوفات.

56 انظر أيضاً الحجي (1988:384) قارن المصرية واللبنانية ملقط (الرومي 1966:67).

57 لاحظ أيضاً قلفات غلفات العربية؛ اصطلاح قديم ربما من أصل هندي– أوروبي (لاحظ Kalpatti بالاوردية)، وصلت إلى الإغريق عن بواكير اللغات السامية، واستعادها العرب من الإغريق، ومن هنا (ة) الملحقة. بالفصحى «قلافة» و«قلف» (قشر لحاء الشجر) (Da Silva, nd, 1966:787)، وJohnstone and Muir (1964:319) والحجي (1988:386)، كذلك Grosset- Grange (1993:53).

والتي سوف نصادفها، فيما بعد، عند إتمام عمارة السفينة الشراعية.وإن خط الوسط الذي رسم على العرينه عند بداية العمل في بناء السفينة الشراعية يرسم الآن على العرينه الثانوية بالطبشور. وعندما تركب ألواح الخشب السبعة تظهر فجوات في مؤخرة البدن؛ فتملأ هذه الفجوات بعدد من الأخشاب تسمى جزرات (المفرد: جزرة) (صفيفة تلويح انسيابية) وتثبت إلى الألواح.

كانت النسب في السفينة الشراعية موضوعاً آخر ملغزاً. فكيف بوسع باني السفن العربي حساب أبعاد مركب ما؟ وكانت الأرقام التي توافرت لي تحسب جميعها على أساس تقريبي. وقوام هذه العملية تقسيم العرينه إلى ثلاثة أجزاء متساوية بقياس المسافة بشريط ورسم إشارة الضرب «×» بقطعة طبشور عند كل نقطة من نقاط التقسيم. ويعتمد الأستاذ على دقة بصره وحسب في حساب سعة السفينة الشراعية على أساس معدل الطول والعرض. ومن ذلك مثلاً، أن الباني يجري حساب الأبعاد في حالة سفينة البوم بطول إجمالي بالأقدام 42 وعرض 17 وعمق 7 (من خط الانحناء إلى الأرينة) على أساس عرض السفينة (2.5) بالنسبة إلى الطول (6) والعمق(1) [58] وأحسب أن الغريزة الخالصة هي ما يجعل الباني العربي يمنح سفينته دقة المقطع إلى حد ما، ولا ريب بأن هذا أمر بالغ الأهمية، لأن استقرار القارب يعتمد، في النهاية، على هذا العامل. ومما يثير الاهتمام أني لم أجد أن ثمة صابورة تثقيل دائمة في السفن التي تفحصتها؛ والبوم تحتاج، بالأخص، إلى بعض الوزن

58 قام (الحجي 1988:97). بتدوين المقاييس؛ ويعرض Howarth (1988:97) الأبعاد التالية للشواعي [بالقدم] والتي أخذها عن قلاّف محلي في رأس الخيمة.

الطول الإجمالي	العرض	نسبة/ الطول/ العرض
52	15	3.35/1
52	11	4.73/1
41	11	3.73/1
32	9	3.55/1
23	10	2.30/1

على أنه لا يمكن تقرير إن كان اختلاف النسبة مخططاً أم أتى بمحض الصدفة، كما لاحظ هاوارث، لأن من شيم القلافين تجنب الإدلاء بهكذا معلومات. وحول هذا الموضوع كتب إلي توم فوسمر (بتاريخ 27 أبريل/ يسان 2000): كقاعدة حين يزداد الطول فإن العرض يصبح أقل نسبياً؛ فمثلاً، تبلغ النسبة بين الطول الكلي للقارب الصغير والعرض 3،1 (تقريباً)، بينما يمكن أن تكون النسبة عموماً 6،1 للمراكب الأضخم. وبصورة أساسية، تنحدر النسبة للجمع بين الثبات والسرعة والاستطاعة.

الإضافي ليوفر لها الاستقرار عند تفريغ حمولتها. وقد أخبرني حسن عبد الرسول «كنا نعتمد على العين وحدها للتأكد من استقرار السفينة. وحين كنا نعمل على تركيب الصفيفات، نقوم بتعديل الألواح الخشبية، بالاعتماد على العين وحدها». وهذا أمر يصعب تفسيره، ولكن ذلكم هو الحال؛ فهذه مهارة يورثها الأب لابنه. وإذن فكل سفينة ثمرة إبداع بانيها، الذي تصورها أصلاً في عقله ثم صنعتها أيدي الحرفيين. وتتم المحافظة على شكل الألواح بنصب نماذج معايرة (قوالب) مؤقتة (تدعى: فورما، الجمع: فورمات < بالبرتغالية: فورما)[59] قبالة الهيكل من الخارج. وما إن تستقر هذه الفورمات في مواضعها حتى تفرض شكل البدن. وقد أفاد حسن عبد الرسول بأن «كل أستاذ يملك (فورمات) خاصة به فهي لا تعار ولا تباع؛ والواقع أنها لا تغادر الورشة على الإطلاق. وتختلف (الفورمات) بطبيعة الحال، من سفينة لأخرى وإنتاجها يتطلب الكثير من العناية والمهارة من جانب النجارين فتركب سبعة نماذج أو قوالب مؤقتة وتثبت في موضعها بوساطة ملازم ومسامير برشام (جاوية ولينغوطي). ويحدد الأستاذ موضع كل قالب[60]، فالأول يكون عند الثلث الأول للعرينه الأمامية، وهو موضع يعرف باسم (فورما) الدقل (المكان الذي يوضع فيه الصاري الرئيس)[61] ويثبت طرفا الفورما إلى [قالب] أفقي خشبي موضوع على العرينه، ويرتبط بمنتصفها بخط شاقولي، ثم يقوم الأستاذ بحساب نقطة الوسط الموازية لنقطة الوسط في العرينه الثانوية. والقالب الآخر في (البوم) موقعه الثلث الثاني للأرينة، ويعرف هذا القالب باسم «فورما كابيرت» (كوبرتا بالبرتغالية)[62] وهو أعرض من الأول؛

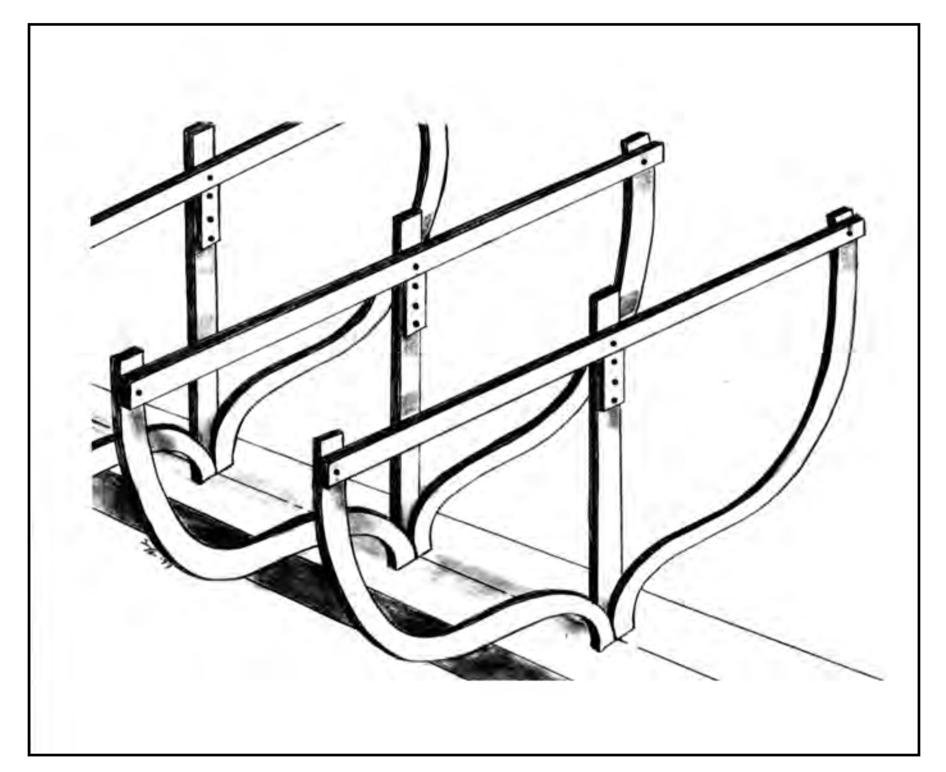
59 Da Silva nd:767 ، مستعارة من الأوردية والتركية (Johnstone and Muir 1964:316).

60 كان للجالبوت ذي 40 قدماً والذي رأيته يعمر في البطين، في أبوظبي، أبريل/ نيسان 1997، 8 قوالب، وتبعد الوسطى منها 5 أقدام والأخرى الأقرب إلى العرينه تبعد 3 أقدام. وقد استخدم سلطان الزعبي (مقابلة، يوم 112 أبريل/ نيسان 1997 أسماء مختلفة لهذه القوالب: وكان يسمي الثلاثة في وسط القارب (الرامي)، ولجميعها الحجم ذاته، ويدعى القالب في مقدمة العرينه (العالي)، والقريب من مؤخرة العرينه (الرقعة) والاثنان قبله هيبة.

61 في الفصحى دَقْل، دَقَل (الجمع: أدقال)، وبالمحلية: دقالة (Lane 1984,I,898) ؛ دِقْل، دِقِل (Tibbetts 981:52) الجمع: دقالات (105:1993 Grosset- Grang) ؛ ومن المصطلحات الأخرى الدقل- العود (باللهجة التونسية: صاري ترانكيت)، «الصاري الرئيس»؛ الدقل القلمي (تونس: قلمي مسطر)؛ الصاري المظين Johnstone and Muir (1964:309) والحجي (1988:380) والرومي (1996:46).

62 Da Silva بلا تاريخ: 374 :، وJohnstone and Muir (308:1964)، وانظر أيضاً الحجي (385: 1988).

والعرض الإضافي ضروري لتوفير الاستقرار في وسط السفينة بسبب وزن البضاعة التي تحملها، وهناك سبب آخر وهو أنه لا بد للسفينة الشراعية من أن تكون مساحة أشرعتها وحجم هيكلها موزعة بصورة متساوية ومتوازنة. أما القالب الثالث، فورما الوسط، فهو أعلى، كما علمت (بخمس بوصات) من القالبين الأولين (الصورة 55). ولما كانت كل سفينة شراعية تختلف عن سواها، لذلك يقتضي الأمر إجراء بعض التعديل حتى يغدو القلاف راضياً عن أن القوالب موضوعة في موقعها السليم (الصورة 56). وبعد وضع القوالب السبع المطلوبة يتم إبعادها ويقوم النجار بصنع نسخ عنها وكل ضلع (نسخة) يدعى «شلمان» (الجمع: شلامين)[63] [أضلاع تستند عليها الألواح الخارجية] وخشب الضلع من



55

القالب الأوسط، فورما الوسط

63 لم ترد في أي موقع آخر سوى الخليج؛ في موضوع التأثير الهندي يمكن نسبته إلى الهندية (في السنسكريتية Sal)، غصن صغير، ضلع (Glidden 1942:71)؛ بالفصحى ضلع (الجمع: ضلوع)؛ قارن بالمصرية عيدان؛ باللبنانية عودان، عيدان (المفرد: عود)؛ بالتونسية: قربوص، ضلوع (الرومي 1996:95).



56
نجار يحمل شغاراً، وبمساعدة نجار آخر يحني الصفيفات لتكون في موضعها ويعدلها لتتوافق مع القوالب.



57
طريقة ترتيب الفورمات (القوالب) تحدد شكل بدن قارب شوعي، أم القيوين، الإمارات العربية المتحدة.

نوع الفنص (هندية)[64] وعندئذٍ تدق المسامير في ألواح الخشب وتثبت بأن تثنى رؤوسها داخل الأضلاع. وتغطى المسامير كلها بفتيل مشبع بالدامر أو زيت السمك لمنع تسرب الماء. أما في حالة المراكب الأصغر حجماً مثل السنبوق والشوعي فقد لاحظت أن الأضلاع جميعها تقريباً أغصان ملتوية (ذات تقوس طبيعي من خشب الغابة «الجنقلي»)، يقوم العمال بجمعها من خلف الساحة؛ فتجدهم يحملونها إلى ظهر القارب وبعد شحذها وصقلها بالقدوم، يبدأون بمطابقتها لتلائم شكل البدن الداخلي (الصورة 57). وهذه العملية قد تستغرق عدة أيام. ويقوم الأستاذ بتفقد شكل كل ضلع ويدقق في وضع كل منها من حيث موقعها في البدن قبل قيام العمال في النهاية بتثبيتها إلى الألواح. وبين الشلمان والآخر تُركَّب عُطفة (الجمع: عُطاف)[65] وهي أضلاع خشبية مقوسة طبيعياً تأخذ شكل V تستند عليها أضلاع السفينة، تركب فوق أعلى الأرينة الثانوية مع مسامير برشام كبيرة (جاوية) تدق عبر الأرينة (الصورة 58). والسفن الشراعية كافة تحمل أخشاب الأرضية هذه ذات الشكل V وتغطي حتى أقواس الأطر لتشكل الأضلاع المتبادلة لبدن السفينة (الشكل 59). وقد أشار القلاف عبد الله نسيب الأريمي، من صور[66]، «أنك لا تستطيع أن تأتي بأي تغيير متى تم تثبيت ألواح البدن إلى الأطر [الأضلاع]». كما قال لي بأن على الأستاذ أن يتأكد تماماً من صحة قياس القوالب قبل صنع أي نسخة عنها لأن «كل خطأ كفيل بأن يؤدي إلى مثالب يصعب إصلاحها فيما بعد أثناء إنشاء المركب، وغني عن البيان أن في ذلك تكلفة كبيرة».

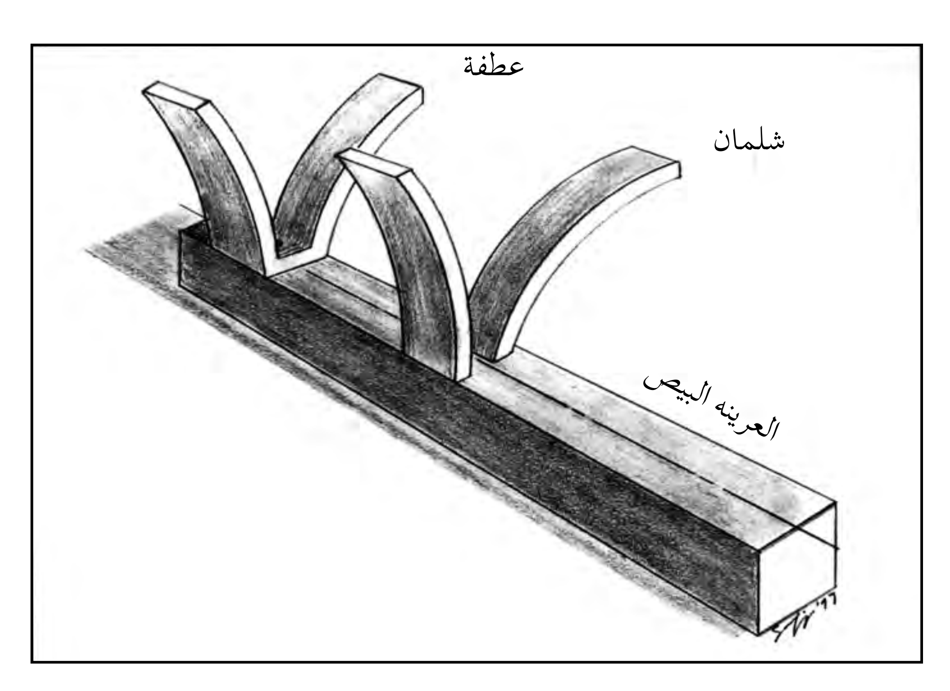
تلويحات أخرى

لقد اكتمل الآن هيكل السفينة الشراعية. وفي الخارج يركب العمال لوحاً آخر إلى ما

64 يستخدم خشب جاك وود البني اللون المتين والمقاوم للحرارة والجفاف في كثير من الأحيان لقاعدة الصاري، انظر الحجي (1988:58)؛ وHawkins 1977:58.

65 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:315) والحجي (1988:383)؛ (Grosset-Grange 1993:149) لها عطفة، الجمع عطوف.

66 مقابلة، 3 ديسمبر/ كانون الأول 1996.



58
تتبادل الأضلاع المركبة على العرينه بين الشلمان والعُطفة (بشكل حرف v)



59
تُختار أغصان خشب الجنقلي الملتوية بكل عناية وتوضع داخل البدن (بإذن من رينر هارتل).

سبق، يسمى الكَمَرْ أو الكَمِر (برتغالي و / أو أوردو)[67] لوح خشبي سميك يوضع عند خط الماء لحزم السفينة. والمزيد من قطع الخشب (الطواري)، يجري تثبيتها مؤقتاً إلى الألواح بالمسامير لضمان بقائها في أماكنها وإكساب بدن المركب شكله. ويستمر من ثم العمل في رصف الألواح بالتتابع؛ أما ألواح البدن العادية التي تبلغ سماكتها بوصتين فيجري تضييقها عند مقدمة السفينة والمؤخرة. وفوق الكَمَر وعلى الجانبين يتم تثبيت 5 صفائف لخط الماء (تدعى منظرة، الجمع:مناظر)[68]؛ وتستقر هذه الصفائف تحت جوانب الحافة العليا (الشفير) للسفينة وكثيراً ما تعرف في الغرب باسم صفائف منع الاحتكاك. وأعلى المنظرة تضاف صفيفة أخرى، هي القيطان (ولا توجد إلا في البوم والبغلة والغنجة وحسب)[69] وفي المرحلة النهائية تثبت إلى الأضلاع حوالي ست صفيفات عليا تقع على حافة السفينة ويسمى كل منها تريك أو تريج (tirrich) (الجمع تريكات أو تريجات)[70] وتقوم بحماية البضاعة والبحّارة من السقوط من سطح المركب. ويعمد النجارون الهنود الآن إلى تثبيت عدد من مدّادات التقوية الطولانية إلى الأطر؛ والقصد منها تقوية الأطر بالإمساك بها بإحكام في خط من الأمام إلى الخلف. كما أنها تزيد من القوة الطولانية وتقلل من التقوس في بدن المركب. فأولاً، يبدأ النجارون بأدنى مدّادات القاع الطولانية التي تدعى النعش[71] وتلي العرينه الثانوية وتمنع تسرب الماء إلى القاع، ثم النعل (الجمع: نعول)[72] أدنى المدّادات الطولانية التي توضع عند كعب الصاري. ويبلغ عرضه ست بوصات، يليه ثماني مدادات

---

67 Johnstone and Muir (1964:321) بالفارسية كمر وسط أي شيء، الوسط، الخصر (Steingass1977:1048-9)، بالأردو: كمر (Qureishi nd:496) وحسب Grosset-Grange (1993:48) فإن الكمر في بعض السفن الشراعية يوجد تحت الوسط، بينما هو في سفن أخرى أعلى. ولكن المصدر لا يشير إلى أية سفن؛ انظر أيضاً الحجي (1988:386).

68 هذه الصفيفة أعلى كثيراً من تلك التي تجدها في الغرب (Grosset- Grange 1993:48) ، مما يفسر السبب في تسمية عرب الخليج لها المنظرة (من النظر، التحديق) لأغراض محض تزيينية؛ انظر أيضاً Johnstone (1964:321): and Muir و الحجي (1988:388).

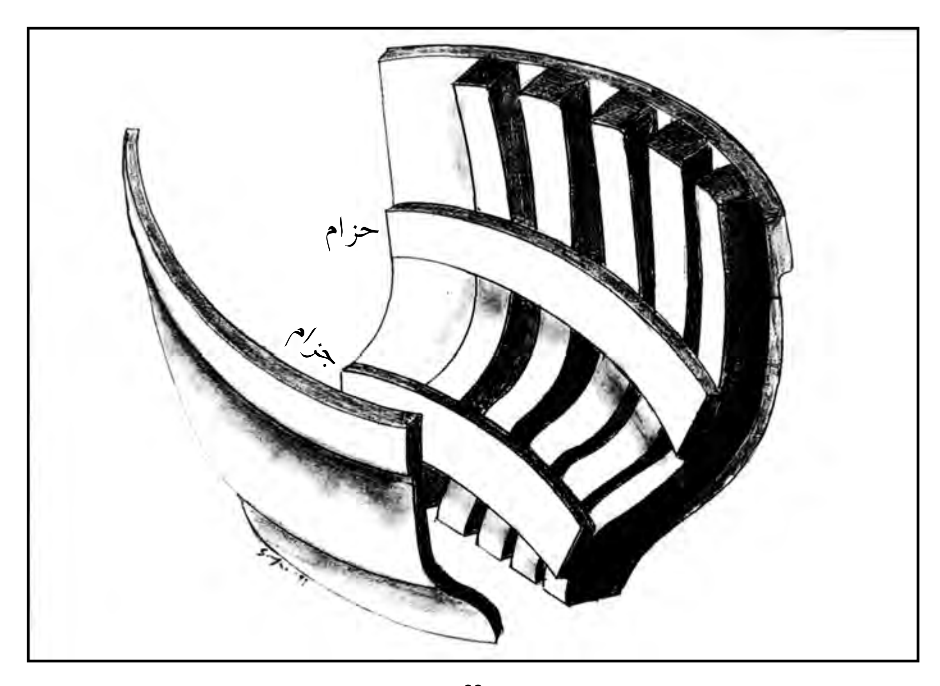
69 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:318) والحجي (1988:385) غيتان وقيطان Grosset- (1993:47) Grange قارن المصرية: حزام الوقاية؛ اللبنانية: الخيزرانة (الرومي 1996:79).

70 انظر أيضاً (Johnstone and Muir 305:1964) ، والحجي (1988:378) وGrosset- Grange (1993:47) ؛ قارن المصرية: سور (الرومي 1996:32).

71 قارن المصرية: فرش؛ اللبنانية: فرشة (الرومي 1996:93).

72 Johnstone and Muir (1964:321) لها نعول بالجمع؛ انظر أيضاً الحجي (1988:388) وGrosset- Gegnar (1993:100) ؛ قارن التونسية: رباط (الرومي 1996:94).

أخرى، تدعى حزامات (المفرد حزام)[73] توضع فوق الأضلاع على نحو متصالب بفاصل قدمين بين الواحدة والأخرى (الصورة 60). ولاحظت أن عدد الحزامات يتراوح بين الثلاثة والثمانية حسب حجم المركب، فمثلاً هناك شوعي رأيته في صور كان فيه ستة حزامات. وكانت ألواح البدن الداخلية جميعها تقريباً تركب في نفس الوقت الذي تركب فيه الألواح الخارجية.



60

حزامات تركب على نحو متصالب مع الأضلاع

73 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:306) ، والحجي (1988:378) وGrosset- Grange (1993:100)؛ قارن المصرية: حزام داخلي، مرصادة، رباط، اللبنانية سكوجة، سكوجات (الرومي 1996:38).

تلويح عتبات السطح

يقتضي تركيب الفلس (قاعدة الصاري) المزيد من العمل في الداخل[74]. فالفلْس هو القاعدة التي يستند إليها الصاري الرئيس (الدقل العوْد) ويثبته في مكانه[75]. ولا يتم تثبيتها بالمسامير إلى العرينه الثانوية على نحو ما تجده في قاعدة الصاري الغربية بل إن الفلس يثبت بشكل متين بعتبتين طولانيتين أمامية وخلفية (مشايّات)[76]. فعلى السطح العلوي توضع دعامتان عموديتان متينتان (قايم)[77] بطول ستة أقدام بمحاذاة الجانب، بعد الفورما كبرت (الصورة 61). وقد قيل لي إن القائمين يعملان كركيزتين إضافيتين حينما يكون الصاري منزوعاً. وفي السفن الشراعية الأخرى يثبت عمودان بعرض السفينة في مكانهما عند أعلى القائمين. وقبل تركيب عتبات السطح تركَّب أفاريز تسمى «سلبيس» وتصنع من خشب الفيني (هندي)[78] أو خشب الجنقلي، وتمتد على طول البوم. وهذا يشكل افريز عتبة السطح الذي تستند إليه عتبات سطح المركب، كما سوف نرى لاحقاً. وتحت هذا الإفريز هناك الدرميت (برتغالية Dormente)[79] وهو مدّاد إضافي ولكنه ليس بسماكة السلبيس وأقصر منه، ويتم تثبيته إلى الأُطر. وفي هذه المرحلة تكون السفينة جاهزة لتكسى بعتبات السطح الأفقية، التي تدعى صواري (المفرد صوارة)[80] مجموعة من الأخشاب تمتد من المقدمة حتى

74 لدى Grosset- Grange (1993:105) فلس fals؛ انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:317) والحجي (1988:384)، قارن في مصر قاعدة الصاري تونس دوي، دوا (الرومي 1996:72).

75 كافة السفن الشراعية في الخليج العابرة للمحيطات تصنف في فئة السفّار (انظر الفصل 3) تحمل الصاري الرئيس وصاري المضين: والرئيس في البوم (الدقل) عمود متين وثقيل يقع في منتصف السفينة مع ميل كبير إلى الأمام، أما المضين (القلمي) فهو صارٍ صغير وميله إلى الأمام أقل؛ بالتونسية الدقل صاري ترانكيت والقلمي صاري مسطرة (الرومي 1996:46).

76 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964: 320) والحجي (1988:387)؛ في لبنان حاجب الكوبرتا (الرومي 1996:89).

77 يذكر Grosset - Grange (1993:47) بالعربية الفصحى قائم، وهذه كلمة لم يستخدمها أي من مخبري، انظر أيضاً Johnstone and Muir 1964: 317 والحجي (385:1988)؛ بالتونسية قايمة (الرومي 1996:47).

78 خشب بالي الذي يستخدم أيضاً في المدادات الطولانية والألواح الداخلية الأخرى التي تقوي أضلاع البدن؛ انظر الحجي (1988:55).

79 Da Silva بلا تاريخ:864 ؛ ترجمة: Johnstone & Muir (1964:309) بعبارة «رف النوم»؛ انظر أيضاً الحجي (1988:380) ولدى Grosset- Grange (1993:100) دارميد.

80 انظر أيضاً (Lorimer 1986,I,iib:2332)؛ وهناك تنويعات أخرى. المفرد سوارة، الجمع: سوارات وبالعامية صوار؛ انظرJohnstone & Muir (1964:312) ولدى Grosset- Grange (1993:45) الجمع صواري؛ قارن =



61

ينصب القايم المتين على أحد الجانبين الأماميين للسطح العلوي.

المؤخرة لرفع ألواح السطح تدعم بالكروة (بالبرتغالية: كورفا)[81]، أي الركبة. وتمد الأطر الأفقية (أي العتبات أو العوارض) على إفريز سطح القارب ذاته؛ وهناك أربع عتبات سطح أساسية، اثنتان منها تمدّان على بعد قدمين عن بعضهما ويصادفهما المرء في الثلث الأول من البدن بالقرب من فورما الدقل، أما العتبتان الأخريان فهما أكثر سماكة ومكانهما في الثلث الأخير بالقرب من فورما كبرت (الصورة 62). وهناك عتبات سطح أخرى منها العتبة (المشار لها بالحرف A) والتي تقع على بعد ستة أقدام من مقدمة السفينة وهناك بعض العتبات الأقل سماكة وموقعها عند المؤخرة وتبعد الواحدة عن الأخرى مسافة قدمين. وفي الجزء الأوسط للسفينة (ويشار إليها بالحرف b) بين الدقل (الجمع: أدقال) والكابرات، عتبتان

= بالمصرية بنك؛ باللبنانية مرصادة (الرومي 1996:63) وهناك ثلاثة صوار [أخشاب تمتد من المقدمة إلى المؤخرة لرفع ألواح السطح] هي (أ) صوار المقدمة، (ب) صوار الدقل، (ج) صوار التفر.

81 Da Silva بلا تاريخ: 462؛ انتقلت إلى الأوردية من البرتغالية (Johnstone & Muir 1964:31).



62

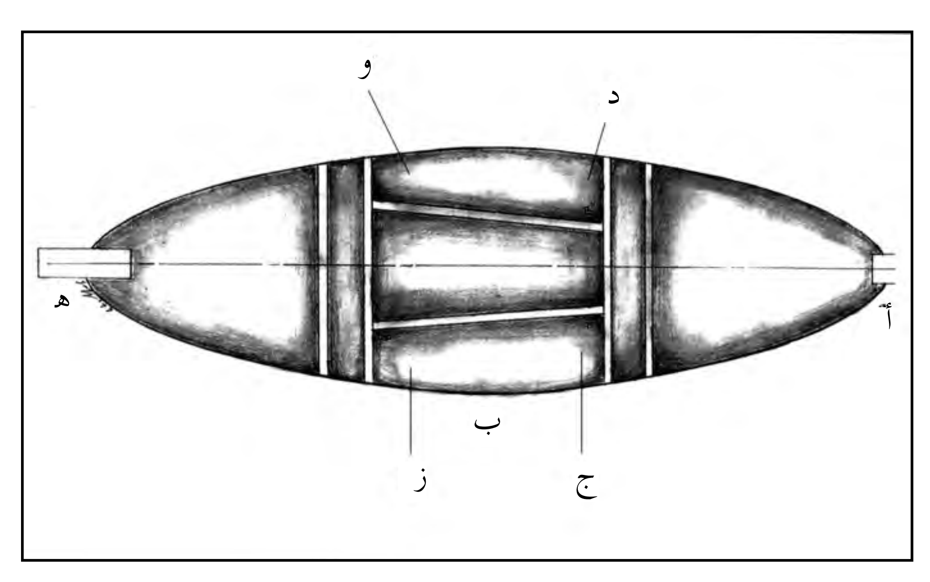
هيكل البدن قبل بناء السطح

طوليتان تمتدان من الأمام إلى الخلف، من طرف إلى طرف وتستقران بحيث تشكلان زاوية من 12 درجة (يدل عليهما الحرفان d و e) مع جوانب أوسع (f و g) في مواجهة المؤخرة (المشار إليها بالحرف c) (الصورة 63)؛ وتثبت عتبات السطح الأصغر حجماً على أحد جانبي المركب. وحين يفرغ العمال من وضع عتبات السطح يجري تركيب ممر مائي، يسمى العنج[82] على الحافة الخارجية لعتبات السطح وتثبت إلى الأطر. وفي قاع العنج تحفر في الخشب بعض الميازيب، التي تسمى مرازيم (المفرد مرزام)[83] تيسيراً لخروج المياه.

ويجري الآن تثبيت الأرضية الأفقية المصنوعة من خشب الساج إلى الدعامات الأفقية لتشكيل سطح السفينة الرئيسي (الصورة 64). وتترك بعض الفجوات لمتابعة العمل فيها لاحقاً. وجدير بالإشارة أن السفن الشراعية الكبيرة وحدها التي تتمتع بسطح كامل، أما مراكب صيد السمك الصغيرة مثل السنبوق والشوعي فإن السطح فيها لا يغطي إلا قطعه

82 انظر أيضاً Johnstone & Muir (1964:316) والحجي (1988:384).

83 قارن بالمصرية بنته؛ اللبنانية مكسوس، بونيه (الرومي 1996:87).



63
كابيرت (عتبات طولانية) تمتد في الجزء الأوسط من السفينة الشراعية.



64
تمدد الصواري الأساسية (عتبات السطح) على افريز العتبة (باذن من رينر هارتل)

المقدمة والكوثل. وبعد ذلك، يأتي تركيب العُبيدْار (أو العوبيدار)[84] وهو بكرة خشبية ثابتة تستعمل لرفع الشراع وتتألف من عمود ثقيل ذي زوايا مثبت على الدعامة الأفقية في العرض الأقصى للسفينة، ويستخدم لمضاعفة القوة المبذولة على حبل ركبة الوصل لرفع الشراع. ويثبت الخشب القوي على زاوية 12 خانة (27 درجة) بين صوارة كبرت وتلك التي أمامها.

وتحدث أربعة ثقوب (تدعى: فخذ، الجمع: أفخاذ) في قاعدة تدعى قفّية[85]، لتناسب أربع بكرات حديدية (المفرد: بكرة)[86] تعمل بمحور تدوير واحد (يدعى صنفير، الجمع: صنافير[87]. وهذه الثقوب في البكرات مخصصة لحبال الصاري. وثمة عمل آخر هو تركيب أربع قطع من الخشب (ذات شكل شبيه بالهلال) على كل من طرفي السطح الأمامي، وتُسمى كل قطعة زند (الجمع زنود أو زِنود)[88] يثبت بها حبل المرساة.

يتقدم العمل على سطح المركب ببطء ويتفحص كل جزء منه الأستاذ الذي يجهد أشد الجهد في اختيار الخشب الأكثر ملاءمة للعمل الذي يجب إنجازه اليوم. ثم يلي ذلك إنشاء سطح الكوثل المسمى نيم (فارسي)[89] أو نصف السطح. وهذا هو مكان إقامة القبطان (الناخوذة) وعامل الدفة (أو السكوني). ويحتل النيم حوالي ثلث سطح الكوثل الأسفل، من القايم إلى الخيسة [أضلاع خشبية بارزة في مؤخرة السفينة تستخدم لربط العلم وحبال الشراع]. ويشمل العمل على سطح الكوثل [الدقل] القلمي (صاري المضين أو الصاري الصغير)[90] وعجلة التوجيه (كرخ أو جرخ فارسي)[91]، وقمرة للنساء المسافرات تسمى

84 Grosset- Grange (1993:105) لها عبيدار، انظر Johnstone & Muir (1964:315)، والحجي (1988:383).

85 في جنوب شبه الجزيرة العربية قفيّه الجمع: قوافي وقفافي (Johnstone & Muir 1964:317) ؛ وانظر أيضاً الحجي (1988 :385)، وGrosset- Grange (1993:126).

86 انظر أيضاً Johnstone & Muir (1964:302) وGrosset- Grange (1983:126).

87 قارن: المصرية دبوس؛ التونسية كوريل (الرومي 1996:62).

88 يذكر Johnstone & Muir (1964:311) أنه مصنوع من الحديد؛ انظر أيضاً الحجي (1988:381).

89 انظر أيضاً Johnston & Muir (1964:321)، والحجي (1988 :381).

90 بالأوردية Kilmi، Kalmi؛ عربية جنوبية galmi غَلَمي [اللفظ مثل الجيم المصرية] (Johnstone & Muir 1964:317) ؛ يقدم Grosset- Grange (1993:105) شكلين آخرين بالعربية: قلمي، قلامي. وقد بلغني من مصادر عربية مختلفة أن السفن الشراعية الخليجية لا تجد فيها عموماً أكثر من صاريين، أما السفن الأصغر فليس فيها سوى صار واحد.

91 معروف أيضاً بالدولاب؛ قارن المصرية: طارة الدومان (الرومي 1996:34).

الدبوسة (فارسي أو أوردو)[92] وتنصب دعامتان عموديتان كبيرتان في الخلف (المفرد: خيسة، الجمع: خيّيسة، أو خيّاسة)[93] عند المؤخرة: تستقران على السلبيس والدرميت، وتميلان في الأعلى إلى الداخل (الصورة 65). ووظيفة هاتين الدعامتين دعم التعراضة[94]، وهذه دعامة أفقية متينة فوقها يتم إنزال العارضة الرئيسة التي تمسك بالشراع والمسماة (فرمن)، أو فرمل (فرمان، بالفارسية)[95].

وحالما ينتهي بناء النيم يبدأ النجارون العمل على جانبي سطح الكوثل: فيقومون أولاً بتركيب السياج الذي يمتد من القايم إلى الخيسة، ويسمى رِبَش أو ربش[96]، أو حتى ريل (أوردية أو هندية أو إنكليزية)[97] على كل من جانبي النيم. والعمل الثاني تركيب العيبات، وهي قوائم خشبية توضع بالتبادل مع قوائم حديدية، وفوق هذه القوائم يأتي حاجز الأمان في مؤخرة السفينة (ويدعى فالكي)[98]. وتنشر ظله صغيرة، مظلة[99] (عرشة من الخيش أو القصب) للوقاية من الشمس، فوق أخدود في أعلى سطح الكوثل وتثبت بالقوائم على الجانبين (الصورة 66). ثم يصنع مقعد أو دكة بارتفاع قدمين ويوضع تحت مظلة من الخيش فوق سطح الكوثل وهذا المقعد يسمى كاتلي (برتغالي كاتيل أو كاتيله)[100]، وذلك لكي ينام عليه الناخوذة أو كبار طاقم العاملين أحياناً. ووراء النيم تأتي المؤخرة في استدارة مقوسة

---

92 الدبوسة، فارسية Steingass (1977:503) ، وJohnston and Muir (1964:308)، وانظر أيضاً الحجي (1988:379) وGrosset- Grange (1993:77).

93 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:308) والحجي (1988:379).

94 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:305) والحجي (1988:378).

95 بالجمع فرامن أو فرامل؛ انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:316) وGrosset- Grange (1993:42) ؛ لاحظ آخرون أنها فرمن باللهجة الكويتية، وفرمل في العراق، وتَرمال وتِرمال وتُرمال في حضر موت، وفرّمان في اليمن، وفورميل بالمهرية، وتورمين بلهجة منطقة نهر دجلة عن برفان بالهندية بريانه بالسنسكريتية > فرمن بالفارسية الجديدة (Glidden 1942:71).

96 كذلك يدخل ضمن ربوش، حسب (Johnstone and Muir 1964:310) ، «المحفورات في المؤخرة كما يعرف السياج حول الكوثل بالمشيار» أيضاً (Grosset- Grange 1993:47).

97 سمعت هذه الكلمة أكثر مما سمعت ربوش؛ انظرJohnstone and Muir (1964:310) ، والحجي (1988:381).

98 انظر أيضاً الحجي (1988:384).

99 كذلك بلهجة جنوب الجزيرة العربية ظلة (Johnstone and Muir 1964:315) ؛ بلفظ بعض الثقاة عرشة، وهكذا ثبتها (Lorimer 1986,I,iib:2330).

100 Da Silva (بلا تاريخ: 325) وJohnstone and Muir (1964:318) ؛ وانظر أيضاً الحجي (1988:385).



65

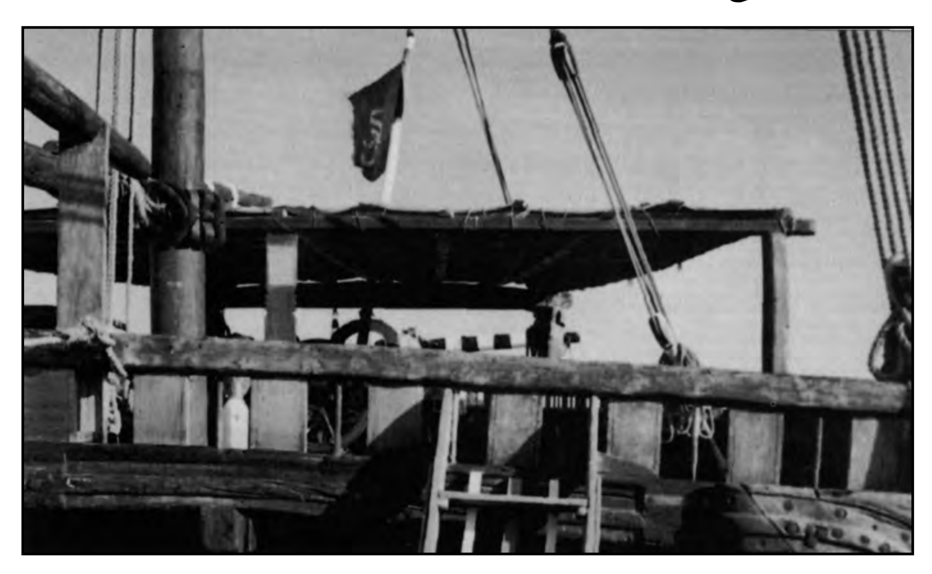
تثبت أرضيات أفقية من خشب الساج إلى الدعامات الأفقية وتشكل بذلك السطح الأساسي



66

النِّيم (نصف سطح). يشمل العمل على سطح الكوثل صاري القلمي (المضين) والجرخ (عجلة التوجيه) وإقامة الخيسة على المؤخرة.

تدعى (عنافة)[101] (وهذه لا توجد إلا في البوم): ويركب السياج لحماية الرأس المقوس، وهذا أعلى شيء في السفينة، ويدعى كشتيل التفر (قلعة المؤخرة) (الصورة 67)[102]. والكشتيل في بعض المراكب الشراعية مثل السنبوق والجالبوت، هو المكان الذي ينام فيه الناخوذة. وعلى السطح الأمامي (كشتيل صدر) تخزن الكلابات أو الخطاطيف التي تدعى أناير، أو أنجار (الجمع أنايير أو أناجير)[103]، وهناك تحفظ الحبال. والسطحان كلاهما مبنيان



67

يتناسب السياج (الريل) مع (العيبات) وهي قوائم خشبية توضع بالتبادل مع قوائم حديدية، وحاجز الأمان (الفالكي) وهناك سلم خشبي يدعى سيري إلى اليمين لانتقال الطاقم من السطح الرئيس إلى سطح الكوثل، وظلة (مظلة من الخيش أو القصب) لوقاية الناخوذة ومعاونه من الشمس.

101 عند Grosset- Grange 1993:78 عنفة، انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:316) والحجي (1988:386)؛ قارن قادومة اللبنانية؛ وشلبورة التونسية (الرومي 1996:67).

102 كشتيل Castelo < بالبرتغالية (Da Silva 322) و Johnstone and Muir (1964:318) ؛ وانظر أيضاً الحجي (1988:386). وسمعت في شمال الخليج سطح غدام أو جدام؛ وقد سجلها كذلك Grosset- Grange (1993:125) ويشير أهل شبه جزيرة المسندم إلى السطح الأمامي في السفن الشراعية الأصغر حجماً كالبتيل والزاروكة باسم الفنة، انظر أيضاً الرومي (82: 1996).

103 هناك أنواع أخرى هي «السن»، وهذه مرساة صغيرة تستخدم في الرسو في المرجان؛ ويبدو أن الإغريق هم من عرف بالخطاف أو «الفلوكة»، (ومن هنا كانت كلمة اغكورا الإغريقية) وبورا، وهي مرساة الصياد (بالإنكليزية bower anchor)، انظر Johnstone and Muir (301 :1964) ولمزيد من التفاصيل انظر LeBaron (288-93: 1975) وهناك معلومات أخرى حول استخدام المرساة الحجرية في جنوب شرق عمان. انظر كتابي People of the Dhow، قيد الطبع.

على النهج ذاته الذي بني عليه السطح الرئيسي. وقد لاحظت في بعض السفن الأضخم مثل الغنجة والبغلة والكوتية أن قلعة المقدمة تستخدم عند غسل أواني الطعام من صحون وأوعية، وهي موقع مريح بسبب وجود عدة فتحات لتصريف الماء. والواقع أن المنطقة كلها تغتسل بمياه البحر عندما تندفع المقدمة وتشق طريقها عبر الأمواج. وموقع البالوعات عادة على السطح، لكن فجوة التصريف الرئيسة (التي تسمى مقر)[104] توجد في قاع العرينه[105].

عمل على السطح

على بعد قدمين أو ثلاثة من رأس المقدمة المقوس يبرز الكلب أو الكلبة[106] وهو خطاف يعلق عليه حبل ربط السفينة ويبرز على أي من الجانبين ليشكل رجام المخطاف (العبد). وهو ضلع خشبي لسند الدقل وربطه. والكلب شائع تجده في كل سفينة شراعية كبيرة كانت أم صغيرة[107]. وقد جرت العادة على أن تُعقد حبال المرساة حول رجام المخطاف. وآخر قطعة على العمال إنجازها هي الطبلة (الجمع: طبلات) (بالبرتغالية tablat)[108] وهي منطقة متقدمة باتجاه الكلب: مثلثة الشكل تقع بين الساطور أو الصاطور (قطعة خشبية بارزة في مقدمة السفينة)[109] وقطعتان من الخشب توضع كل واحدة على أحد الجانبين وتعرف بالخد،

---

104 يذكر Grosset- Grange (1993:109) المغر [المقر] والمغار؛ ويذكر Johnstone and Muir (1964:320) السكاكة [صكاكه]. وهي «سدادة لإغلاق فتحة التصريف في البدن»؛ انظر الحجي (1988:389)؛ قارن المصرية: سدادة؛ واللبنانية أنبار (الرومي 1996:90).

105 أخبرني توم فوسمر في سياق مراسلاتنا (4 أكتوبر/ تشرين الأول 1999) أنه شاهد فتحات تصريف للمياه في البتيل والزاروكة في جزيرة مسندم مغلقة بقطعة خشبية مستدقة الطرف.

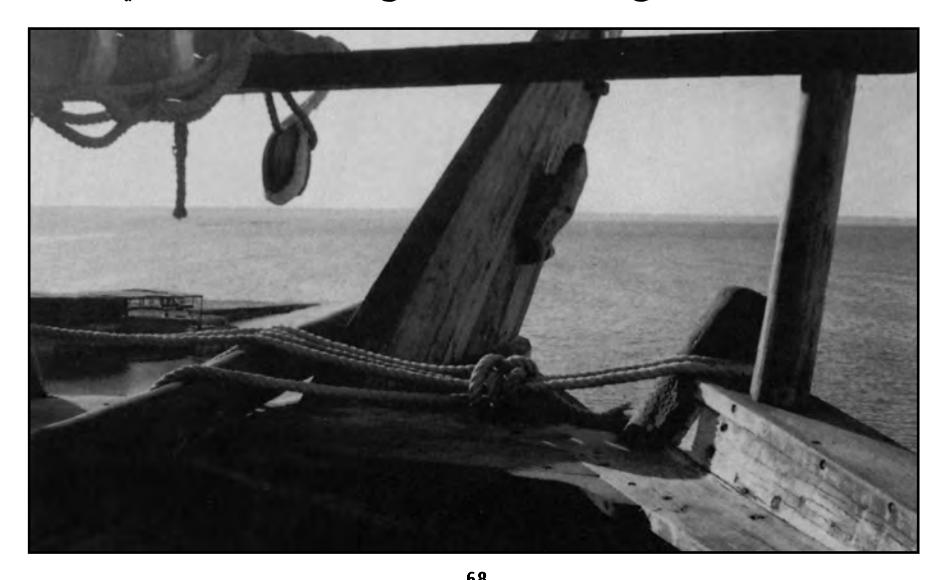
106 انظر أيضاً Johnstone and Muir 1964: 319 ، الحجي (1988:386) و(1993:60) Grosset- Grange , (1993:60).

107 أخبرني توم فوسمر (3سبتمبر/ أيلول 1999) أنه مع وجود قوارب الصيد الصغيرة مثل البتيل والزاروكة في شبه جزيرة مسندم، أصبحت الكلبة أو الجلبة (كما تعرف لدى الشيهيين والكومزاريين)، أضعف من أن تعمل كمرساة أو في جر القوارب. والواقع فقد تم استخدام عارضة الصور في جر القارب، والعارضة الخلفية للسطح الأمامي في تأمين الرسو.

108 Da Silva (بلا تاريخ 3—142)؛ ذكرها الحجي (1988:383) وGrosset- Grange (1993:124)، تسمى أيضاً طبلة التفر (Johnstone and Muir 314:1964).

109 هناك عدة أسماء في وصف مختلف أنواع السفن الشراعية راس الصدر أو جوبيه للبغلة والغنجة والبلم، والقدوم أو Johnstone and Muir (1964:304-5,317) ، وGrosset- Grange (1993:81).

وتسمى وسادة (الجمع: وسائد)[110]. ويلي ذلك العمل المتعلق بالساطور، وهو الجزء البارز فوق قلعة المقدمة وشكله كما يقال يشبه ساطور الجزار (الصورة 68). وكان قد تولد لدي انطباع بأن الساطور خاص بالبوم الكويتية، بسبب من شكلها الفريد، ومع ذلك فإن عدة بناة مراكب وسفن من البحرين وقطر أشاروا إلى الساطور وهم يخوضون في الحديث عن السنبوق والبانوش[111]. وهذه المراكب شديدة التشابه حتى ليلتبس عليك شكلها لكنني وجدت أن الساطور الكويتي أقوى وأطول. وكما سبقت الإشارة، في المرحلة الأولى من تصميم البوم، يضع الأستاذ قائم المقدمة في موضعه مع العرينه فيما يترك فجوة بمقدار قدم واحد من النهاية: والفجوة هي حيث المقدمة الخارجية، التي تدعى برميل[112] (توجد أيضاً في السنبوق أو الشوعي)، ويشار إليها في الغرب باسم المقدمة الزائفة، وهي مثبتة في قائم المقدمة. ومهمة البرميل (الجمع: براميل) صد الأمواج العاتية وشق المياه. وفي أسفل قوس



68

تشكل الطبلة على كل من جانبي الكلب الخد، الوسادة. وفي النهاية يبرز الساطور فوق سطح قلعة المقدمة

110 وردت المفرد وساد، الجمع: وسود (Grosset-Grange 1993:60).
انظر أيضاً (Johnstone and Muir 1964:322) والحجي (1988:389).

111 للمرء أن يطلع على رسوم رؤوس المقدمة في بعض السفن الشراعية في عمل Kamioka و Yajima اليابانيين (1979:58).

112 ربما تكون الكلمة مزيجاً من بار الفارسية أي «على، فوق» وميل أي «مقدمة أو قائم المؤخرة (Johnstone and Muir 1964:103) ؛ انظر الحجي (1988:377)؛ وقارن المصرية فيدوة (الرومي 1996:29).

المقدمة (ميل صدر) حيث تلتقي بالعرينه، تثبت الداعومة[113] وهي قطعة خشبية توضع على رأس البيص عند ميل الصدر لحفظه عند الاصطدام. ولإتمام العمل في هذه المنطقة يُشد قائم المقدمة والبرميل بمشابك حديدية، تسمى (بولولة)، تحمي الخشب من التشقق؛ كما تستخدم في ربط البرميل بالمقدمة بدلاً من استخدام المسمار الملولب من الأمام والخلف (الصورة 69) وثمة عمل آخر يتصل بقائم المقدمة هو السُكَّان أو السِكان[114] (الدفة) المعلقة بعدد من محاور الارتكاز الرأسية، التي تدعى نرات (المفرد: نر) وذراع التدوير المسماة مادة (الجمع:



69

شد قائم المقدمة والبرميل (المقدمة الزائفة) بوساطة البلولة (شبك حديدي) (الصورة بإذن من رينر هارتل)

113 معروفة باسم البومية «تدعم الركبة لإسناد المقدمة وقوائم المؤخرة، وتربط هذه بالأرينة» (Prins 1965:281) انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:309) وGrosset - Grange (1993:49)؛ قارن المصرية حجر بدن، واللبنانية روسطانية؛ والتونسية رِجِل (الرومي 1996:42).

114 بالفصحى سكّان مصطلح معروف وشائع في فجر الإسلام(Lane 1984, I:394) ، باللهجة العراقية سِكان، المهرية سِكّون حول دجلة سُكان؛ صومالية سُوكان –سيكانو آكادية سكانو عبر السورية سوكانة (Glidden 1942:71)؛ انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:312)، الحجي (1988:382) و Grosset- Grange (1993:90-1) وقارن المصرية واللبنانية دفة، التونسية دفة، دمان (الرومي 1996:312).

مادات)[115] بما يسمح بحرية الحركة من جانب إلى آخر. ويُركَّب في رأس الدفة قضيب خشبي، كانة (ذراع)[116] تتحرك به الدفة بوساطة حبل مرتبط بمقرن الدفة ويقوم على تشغيلها عامل السُّكان، أو الدفة.

يكاد بناء البوم أن كون قد تم الآن. فإذا نظرت إليها عن بعد ترى هيكلاً تبرز منه أضلاع. وهذه هي الشلمانات (الأضلاع التي تستند عليها الألواح الخارجية) التي تحتاج الآن إلى النشر والتقليم إلى مستوى ألواح التريك أو التريج. أما (الزبدرة)[117]، وهي الشفير (الحافة العليا) للمركب فتثبت فوق صفيفات التلويح العليا لتربطها في الأعلى؛ وبذلك تحول دون تدفق مياه البحر حين يميل المركب. ويسمى الشفير في المركب ذي الشكل V في الأمام وبعد قلعة المؤخرة السديري، وإن كنت قد سمعت كلمة (جليقة أو جلنكة)[118] تطلق عليه. ثم تأتي القلفطة (كلفات أو كلفات)، وهي عملية حشو فتيل من القطن مشبع بزيت كبد سمك (القرش) أو زيت النارجيل في شقوق جوانب السفينة الشراعية لتكون منيعة على تسرب المياه. أما في حالة المراكب الأصغر مثل قوارب السباق الهوري التي رأيتها في البطين في أبو ظبي فإن ثمة أسلوباً مختلفاً يتبعونه في إغلاق الفجوات بين الصفيفات وأشار إليه باني

115 تستخدم الكلمتان «نار» و «مادة» كلتاهما لتعنيان في لغة السفينة الشراعية «الذكر» و «الأنثى» على التوالي. وهاتان العبارتان تستخدمان تحديداً في الكويت (Johnstone and Muir 1964:320-1) لاحظ كلمة نر بالأوردية، ومادة في الخليج > فارسية (المصدر السابق)؛ وكثيراً ما تسمع في دول الخليج الأخرى كلمة ذكر، جمع: ذكور في الإشارة إلى محور الارتكاز الرأسي وناثية (مفرد) ونثيات (أي أنثى وإناث) في الإشارة إلى خاتم الدفة؛ وكذلك أُنث أو أُنس بالمفرد، وأناس (أي ذكور) بالجمع (Grosset- Grange 1993:84). قارن المصرية صباع (محور ارتكاز رأسي)، وسكرجة (خاتم الدفة)، لبنانية زبار (مفرد) وزابارات (جمع)، بالتونسية دكرا (محور ارتكاز رأسي)، لنتا (محور ارتكاز رأسي أو خاتم الدفة (الرومي 1996:93).

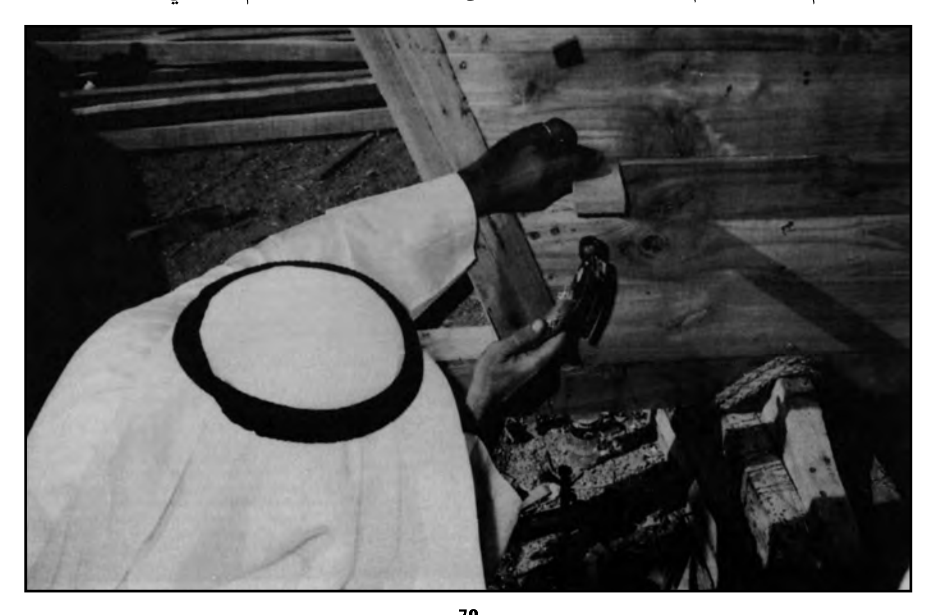
116 من الهندية كانة: (أذن، دفة القارب) (Glidden 1942:72) أو البرتغالية (cana (Da Silva nd:192؛ وردت كانة أو كانا (Grosset- Grange 1993:91)، جنوب بلاد العرب كانه حق السكان (Johnstone and Muir 1964:318)؛ مصرية يد؛ تونسية ملوينة، منويلة (الرومي 1996:80).

117 من التنويعات الأخرى المعروفة زَبَدَرة، زبَدْرة أو زبدارة انظر (Johnstone and Muir 1964:311) و Grosset- Grange 1993: 100 البرتغالية (Cevadeir Da Silva nd:342) يعني لحية، شارب القطة أو ناشر حبال صاري المقدمة، انظر (Johnstone and Muir 1964:113)؛ بالأوردية سابدرا، صاري ذراع المقدمة >Sbadara< الكويتية زَبدرة (المصدر السابق، 311)، انظر أيضاً الحجي (1988:381) و Grosset-Grange (1993:100)؛ المصرية: حافة؛ مصرية ولبنانية باطوس؛ تونسية بروَة (الرومي 1996:51).

118 Johnstone and Muir 1964:305، الحجي (1988:378) و Grosset- Grange (1993:149) قارن في لبنان حشوة (الرومي 1996:36).

القوارب محمد خميس بوهارون[119] باسم «الرص» أو «تنزيل الألواح» (أي شَدّ الألواح إلى بعضها). لذلك تستخدم الكورة (أو الملزمة)، وهي قطعة من الخشب حادة يبلغ طولها ثلاث بوصات تبدو كالازميل توضع بين الألواح، وبدءاً من الأسفل، أي من الصفيفة الأولى من الألواح (القريبة من الأرينة) يقوم النجار بدق كل لوح إلى الأسفل بالمطرقة لكي تنزل في أمكنتها المناسبة بشكل محكم (الصورة 70) وإذا ظهرت فجوات سُدت بشخصة [وهي صفيفة تلويح انسيابية تعوض الفراغات]. وفي هذه المرحلة يثبت النجار الأضلاع والألواح معاً بإحكام.

وخارج البوم يغطى بطبقة من القار الحار أو بعض المكونات الأخرى للحيلولة دون فساد المركب. ويستخدم زيت سمك القرش في مسح الجانبين العلويين من السفينة فوق خط الماء والأقسام الداخلية فيحول ذلك دون تشقق ألواح الخشب والتوائها. ذلك أن الزيت يبعث في الخشب الدفء ويجعل لون خشب المهاجوني في السفينة الشراعية زاهياً. أما رأس الساطور فيطلى باللونين الأبيض والأسود فيما يطلى ذراع الدفة بنفس الألوان لكن بصورة معكوسة ويتم تزيين البوم بملحقات أخرى مثل: السيري، وهو سلم خشبي مثبت إلى الجانب



70

يستخدم النجار الكورة لتنزيل الألواح إلى مواضعها بشكل محكم

119 مقابلة، 12 أبريل/ نيسان 1997.

الأيمن من السطح العلوي؛ و(الدريشة) أو دريجة (الجمع: درايش أو درايج)[120] (دريشة = نافذة بالفارسية) كوة المؤخرة لأمكنة الشحن، والجالي (غطاء شبكي، بالاوردية)[121]، وفتحة العنبر التي تقود إلى الخن (فارسية)[122]، وهو العنبر؛ والسريدان[123]، صندوق خشبي متحرك مفتوح من الأمام، مع صفيحة حديد تبطنه. من الداخل يستخدم للطبخ بالفحم أو الخشب ومكانه عادة في مقدمة السفينة الشراعية (الصورة 71) والزولي[124]، وهو صندوق شبه دائري في أسفله فتحة ويستخدم كدورة مياه للرجال ويوجد مرتبطاً بالسطح الخارجي في المؤخرة (وقد لاحظت أن بعض السفن الشراعية تعين المكان في مقدمة السفينة)[125]، والفنطاس أو خزان الماء، وهذا حوض مكلفن للماء يقع عند السطح الرئيس بالقرب من سطح الكوثل؛ وأخيراً هناك على جانب سطح الكوثل الكتَات أو الكِتِات[126] وهو عمود حديدي لرفع أو خفض قارب صغير أو مرساة يبرز فوق الكنتة أو الجنتة (الشفير) الذي يُعلَّق به قارب نجاة صغير، هو الماشوة (في حالة البوم).

وما إن تركب كافة التجهيزات الإضافية حتى يأخذ النجارون بتشذيب الصفيفات الخارجية بقص الأطراف القاسية بقدوم، وهذه عملية غالباً ما يشار إليها باسم التدريخ (أو التشذيب، في الإمارات). وفي النهاية يُركَّب محرك ومروحة (بروانة) على وحدة الكروة في أعلى نهاية العرينه في المؤخرة. ويجري رسم زهرة ذات أوراق باللونين الأبيض والأزرق في شكل دائري على إطار خشبي في وسط سياج سطح الكوثل (الصورة 72).

---

120 Steingass (1977:577)، انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:309) والحجي (1988:380)؛ واختلافات أخرى المفرد: دَرَجة درِجة، الجمع: درائج؛ تعرف على البغلة: المفرد شَباك، وشُباك، الجمع: شبابيك 1993:137). Grosset- Grange)

121 القريشي بلا تاريخ Johnstone and Muir (1964:305)؛ الحجي (1988:376)؛ Grosset-Grange (1993:119).

122 لدى Steingass 1977:475 و Johnstone and Muir 1964:307؛ خن، كن Grosset- 1993:51) Grange) ، انظر أيضاً الحجي (1988:379) .

123 صوريدان في عدن (Johnstone and Muir 1964:312).

124 ظلة جنوب الجزيرة العربية (Johnstone and Muir 1964:311) ، انظر أيضاً الحجي (1988:381) و (1993:62) Grosset- Grange

125 كتب إليَّ توم فوسمر (10 أكتوبر/ تشرين الأول 1999) بأن من الممكن أن يكون الوضع متصلاً باتجاه الرياح المألوف بالنسبة للقارب، أي ريح من الخلف، فيثبت الزولي في مقدمة القارب

126 انظر أيضاً Johnstone and Muir (1964:318) والحجي (1988:386).



72
زهرة مرسومة على سياج الكوثل

صيانة السفينة الشراعية

عند إتمام عمارة البوم يقوم العمال بتغطية المنطقة تحت خط الماء بطبقة من الزيت المغلي والشحم الحيواني والكلس المشوي (الشونة)، لصدّ الحشرات وسواها عن مهاجمة أسفل المركب. فينتشر الطلاء الحافظ في خشب الساج ويكسبه قوة ومتانة. والمعروف أن دودة السفن التي تدعى تيريدو (باللاتينية) قد عملت تخريباً بآلاف السفن الخشبية. وقد كتب ثيوفراستوس الإغريقي، منذ القرن الثالث قبل الميلاد عن هذا المخلوق البحري فوصفه بأنه «ذو رأس كبير وأسنان كبيرة». وقال إن بعض الديدان يصل طولها إلى ثلاثة أقدام ويبلغ قطرها نحواً من بوصة. وحذر عالم النبات الإغريقي هذا من أن التيريدو كفيلة بأن تحدث أذى كبيراً لا يمكن علاجه[127]. وكان السومريون يطلون أبدان المراكب بالقار الذي يستخرج من بلدة في العراق تدعى حالياً هيت[128]. وهناك وثائق مدونة في العصور

127 Theophrastus 1916، الكتاب V، الفصل الرابع: 4–6.

128 استخدم نوعان من القار في قلفطة المراكب في بلاد ما بين النهرين: أحدهما مادة صلبة ممزوجة بالترية المخصبة والقش ومواد حشو وألياف، والأخرى إسفلت ناعم إنما نقي يستخدم أساساً في تشذيب أو تغطية البدن من الداخل. اسم البلدة هيت مشتق من ايتو، وهو اسم القار عند الأكاديين (De Graeve 1981:105).

الوسطى تفيد بأن زيت السمك، وخاصة المستخرج من الحيتان، كان يستخدم في حماية بدن السفينة من البحر. ونجد ذكراً لصيادين من القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي من سيراف يقطعون شحم الحوت ويستخلصون منه الزيت ثم يمزجونه بمواد أخرى ويدهنون به مفاصل صفيفات الألواح (Reinaud 1845,I:146). وفي الردة من أعمال البطينة أخبرني العارفون أن زيت كبد الحوت الذي يسمونه الصل ما زال يُستعمل وسماه بعض محدثيَّ «الدهن»[129]. وكان البحارة يضعون كبد القرش في برميل ويتركونه يغلي على النار مدة ساعة أو نحو ذلك. ثم يبردونه فيصبح عجينة سميكة وجاهزة للاستعمال. وزيت السمك لا يقي الخشب من التيريدو وحسب بل ويزيد من مناعته تجاه الجفاف الذي تحدثه الشمس. ورائحة زيت السمك كريهة مقيتة لدرجة تجعل المرء قريباً من الإغماء.

وكان أسفل البغلة حتى عهد ليس بالبعيد يطلى بالنحاس، إلا أنك غالباً ما تجد بعضها بتلويحات رقيقة مغطاة بمزيج من الدامر (الراتينج) والكلس وزيت جوز الهند أو مطلية من الأسفل حتى خط الماء بهذا المزيج. وينبغي لهذه العملية أن تتجدد دورياً و إلا زحفت إليها دودة البحر وأدت إلى إلحاق الأذى الشديد بها بسرعة. والمراكب الكبرى في الخليج لا تمسح أو تفرك بالزيت مرة واحدة وحسب، بل وبعد كل تفقد وكشف على المركب أيضاً (وهذا يتكرر كل ثمانية أشهر) وهذه العملية تسمى ترميم السفينة. فترى سفينة شراعية مستلقية على الشاطئ في الصيف، نظراً لأن هذا موسم تنظيف أبدان السفن وإعادة تأهيلها. إلا أنني شاهدت في ديسمبر/كانون الأول1996 جمعاً من العمانيين يقومون بتنظيف وصيانة الخشب داخل عدد من مراكب الشوعي الكبيرة في مطرح وصور. وكان مركب صور قد ثبت أرضاً بعون من موج البحر. وجدير بالإشارة أن إعداد الشونة[130] (وهو مزيج من الودك أو الشحم والنورة، أي الكلس)، يأخذ مكانه إلى جانب السفينة الشراعية. وحين يغلي دهن الغنم في إناء حديدي يقوم رجل من السفينة بوضعه في منكبة (الجمع: مناكب)[131] وهي

129 مقابلة، محمد سعيد البريكي، 29 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

130 قد تكون كلمة شونة العربية مأخوذة من الفارسية عن كلمة تشوناه (الهندية)، وتعني الكلس السريع (Steingass 1977: 403) وتشونا الأوردية وتعني الكلس أو الجير (القريشي بلا تاريخ: 261)، وفي تونس يطلق على عملية ترميم السفينة وتنظيفها «تشحيم»، انظر الرومي (9–1996:89).

131 وفي الكويت يستخدم الغواصون المنكبة (الجمع: مناكب)، وهي حاوية خشبية مستوردة من مليبار لتخزين الرز، ويفضلونها على المعدنية بسبب مقاومتها للحرارة، انظر الرومي (1996:115).

حاوية من الخشب ومزجه مع الكلس الذي يحيل هذا السائل إلى عصيدة سميكة. ثم يمد المزيج يدوياً على الجزء المغمور بالماء من البدن، على وقع الأغاني، بعد إزالة الحشائش والفطريات. ومن الواضح أن طبقة الشونة (الدهن والكلس) تجف بعد أسابيع قليلة؛ ويخبرنا سيفرين وعواد (1985:202) أنها تجف ثم تتكسر مع حركة السفينة الشراعية في البحر. وقد برهنت تجربة سيفرين على سفينة «صحار» وهي نسخة عن المركب التجاري العربي المخيَّط الذي يعود عهده إلى العصور الوسطى، وكان بناؤها في العام 1980[132]؛ أن المركب يتعرض عند زوال القشرة المقاومة للحشف لهجمات دودة السفينة التي تحدث ثقوباً اسطوانية في الألواح وتعمل فيها فتكاً وتجعلها تتحلل. وفي رحلة السفينة «صحار» تعرض بعض الألواح (قطع اختبار) لهجمات من الدود، ويومها كانت السفينة غير محمية بالطلاء التقليدي المستخدم في مكافحة الفساد الذي يصيب الخشب، وبالتالي كانت الألواح تتقصف باليد مثل قطع البسكويت الهش. وأهل الخليج وعمان أشد إقبالاً من سواهم على استخدام المادة العازلة، والسبب في ذلك ما يفترض بأن المياه المالحة أسرع في إحداث التآكل من أي أمر آخر، وإن كان لا بد من القول أن خطر دودة الماء هو العامل الأهم في الحرص على استخدام المادة العازلة. كذلك فإن إبعاد القارب عن الماء بضعة أيام يكفل القضاء على هذه الدودة[133].

الاحتفال بإنزال المركب إلى الماء

فهمت من محدثيَّ أن إنزال السفينة الشراعية الكبيرة إلى البحر كان يقتضي في الأيام الخوالي بذل الكثير من العمل، فكان الرجال، وهم كثر، يهرعون إلى الموقع حيث يكون الإنزال لمد يد العون والمؤازرة. ولكن الكثير من التقاليد الشعبية تلاشى من البلدات بأسرع مما زالت من قرى الصيادين. وما زال بعض الصيادين في ريسوت[134] يتذكرون أن الأستاذ

132 يبلغ طول البدن 80 قدماً، والعرض في أقصاه 20 قدماً و 4 بوصات، وطول خط الماء 63 قدماً. وكانت السفينة الشراعية المخاطة. تبحر من مسقط وعمان وكانتون والصين، وهي في حالة ممتازة. وكان قائد الطاقم العماني والغربي تيم سيفرين. وكان جلالة السلطان قابوس ينفق على الرحلة، وتشرف عليها وترعاها وزارة التراث والثقافة في عمان التي وفر وزيرها سمو السيد فيصل السعيد كل الدعم (Severin 1982:10-1,235-9) .

133 زودني بالمعلومات توم فوسمر (30 مارس/ آذار 1998).

134 مقابلات مع سبع خميس، مسلم سعيد أحمد، مهاد علي عامر، مباشر خميس راغب، حافظ عواد، راغب خميس، يوم 19 نوفمبر/ تشرين الثاني 1996.

كان يخبر إمام القرية، وذلك قبل استلام السلطان قابوس الحكم (من 1970)، بنبأ إنزال السنبوق. فكان النبأ ينتشر بعد ذلك ليبلغ كافة القرويين بوساطة باعة الأكشاك في السوق وأصحاب الحوانيت ورجال الشرطة والجامع طبعاً. والدعوة مفتوحة ليحضرها مئات الرجال الذين يندفعون إلى الشاطئ لحضور الاحتفال بإنزال السفينة الذي ينتهي بوليمة غداء عامرة بلحم الخراف والرز. وقد تلحق بهم النساء اللواتي يأتين في جماعات مهللات مزغردات مستبشرات. ويندفع عدد من الرجال للامساك برقاب الخراف المُراد التضحية بها في هذه المناسبة السعيدة، وبعد ذبح تلك المواشي تنثر دماء الأضاحي داخل القارب وخارجه، فيما النساء يتابعن زغاريدهن وأهازيجهن. ثم يقوم قرابة مائة رجل برفع السنبوق الكبير ويحملونه إلى البحر وهم يسيرون على وقع الطبول والشباب من حولهم يغنون وينشدون. وفي تلك الأثناء يتحرك السنبوق بمهابة وطاقم المركب يجرون حبل التحكم في الشراع الرئيس، وهم يغنون: «يا الله، يا الله المعين». ولئن بدت هذه الطقوس الشعبية وكأنما تعود إلى ماض بعيد، فإن ذبح الماعز ونثر الدماء على البتيل والزاروكة ما زالا يجريان في خصب وكمزار في شبه جزيرة مسندم. وهناك حكاية أخرى تدور حول البحر: إذ يقول الرواة أن البحارة كانوا يتلون الأدعية لتبقى السفينة على مسارها وتتجنب التحطم والغرق. كما جرت العادة أيضاً على تقديم الأضاحي وغسيل الخشب لئلا ينال منه العفن. أثناء بناء السفينة وبعد الانتهاء من عمارتها.

كانت كل ورش صنع القوارب التي زرتها في الخليج تقع عند حافة الماء. وكان كل قارب بوم جديد يحمل إلى البحر على زحافات وجذوع أشجار للدحرجة توضع تحت الجمّة مع شريط الرفع المربوط إلى الدوار (بكرة حديدية) وهذا ما يوفر القوة التي تحرك القارب[135]. والناس الذين يساعدون في إنزال المركب إلى البحر ينقسمون إلى فئتين: الفئة الأولى وقوامها البحارة الذين يعملون على متن السفينة، وهؤلاء يديرون الدوار، بينما تقوم الجماعة الأخرى، وهم الذين يكتريهم الناخوذة لهذه المناسبة، بلف شريط الدوار على الشاطئ، فيما هم ينشدون ويغنون (الدواري) أو يبتكرون الأغنيات (حِندة، حَندة) ويستمرون في العمل

135 انظر (Hawkins 1977:100) وكذلك الصفحة 46 لإنزال سفينة بوم مبينة في صورة توضيحية ولو أنه لا ذكر لشريط الأشرعة على سطح السفينة.

على أنغام هذه الأغاني (الرفاعي 1985:312) وبعد ساعات من العمل على السفينة الشراعية يأخذ العاملون بإنزال السفينة ببطء شديد إلى البحر. ولقد بدا لي أن الأمر بسيط جداً لكن حين راح أحد مصادر المعلومات لدي يصف إنزال سنبوق كبير قبل نحو 20 سنة في أبوظبي[136]، أدركت عندئذٍ مقدار صعوبة الأمر وتعقيده، ففي اليوم الذي أراد فيه الأستاذ إنزال القارب إلى البحر جاء الكثير من الرجال من المناطق القريبة لتقديم المساعدة. عندما صارت السفينة جاهزة للانطلاق تم إخلاء الممر المؤدي إلى البحر من العقبات بوساطة جرّافة «بلدوزر». ووضعت في الممر جذوع أشجار مدهونة بالشحم لتستخدم كمدحرجات لتنزلق عليها السفينة. وفي تلك الأثناء وضعت أكوام من الإطارات القديمة على الجانب الأيسر من السفينة (أي البُرد) قبالة البحر ووضع فوقها لوح خشبي كبير مدهون بالودك (الشحم)[137] وكان ثمة الكثير من الصراخ والجدل قبل أن يعطي الأستاذ في النهاية أمره للرجال بلف حبل ضخم حول عرينه السفينة ثم ربط نهاية الحبل بالجرّافة. كذلك عمد القوم إلى ربط حبل إلى رأس المقدمة وآخر إلى قائم المؤخرة وجذبهما بشكل جانبي بينما كان سواهم يبعدون المساند[138]. التي تجعل السفينة قائمة أثناء عمارتها. وكانوا يشدون السفينة حتى تستقر على جانبها الأيسر حيث توجد الإطارات. وكان الأمر التالي وضع الألواح تحت العرينه. ويقوم البلدوزر (الجرّافة) عندئذٍ بشد السفينة ببطء على المدحرجات إلى البحر[139]. وإنه لأمر غريب أن يرى المرء السفينة تنزلق على جانبها إلى البحر. ولكنها سرعان ما تستعيد استقامتها تدريجياً؛ وإذا بلغت مستوى معيناً من الماء تعذر على البولدوزر المضي إلى أبعد من تلك النقطة ولتتمكن السفينة من بلوغ عرض البحر يدفعها البولدوزر مع الإطارات المرفقة بمجرفته. فيدفع البولدوزر السفينة برفق حتى تبلغ المياه العميقة وتنزلق باعتزاز في مياه البحر ذات اللون الأخضر–الأزرق. ويلي ذلك الكثير من الغناء والرقص وقرع الطبول والتصفيق من الناظرين على الشاطئ. وفي أيام الشراع عندما تطفو السفينة

---

136 مقابلة، يوسف بن ناصر الزعبي، يوم 12 أبريل/ نيسان 1997.

137 الرومي (1996:105). بالعربية وَدْك ﭺ بالعربية الخليجية ودش (/K/ > /sh/) معروفة بـ «كاف مكشكشة» علامة نطقية عامة في عربية الخليج.

138 تسمى الدعامة في الكويت مندي، الجمع منادي.

139 قارن الرفاعي (3–1985:132).

يحرك الرجال الصواري في الماء ويثبتونها بأيديهم بعد أن يكونوا قد نصبوا التجهيزات اللازمة للإبحار بقوة الهواء والأشرعة.

الخلاصـــة

إن طريقة الصدفة في بناء المركب، أي وضع صفيفات الألواح أولاً ثم شدها بقوة إلى بعضها، ثم إضافة الأطر (الأضلاع) لاحقاً هي طريقة تعود إلى أقدم العصور. فباني السفينة يعرف بحكم التجربة كيف يشكل الصفيفات التي تحدد الشكل النهائي للسفينة الشراعية. لكن التقاليد القديمة في صناعة السفن الشراعية الخشبية في الخليج وعمان مهددة اليوم بصناعة السفن بالألياف الزجاجية، وهي الناشطة جداً في عجمان.

ومع ذلك فإن القارب التقليدي ما يزال موجوداً؛ ولا يدين في هذا للتصنيع بشيء. إذ أنه نتاج الحرفة المحضة، وهي في أيدي فنانين وكل منهم يعتمد في عمله على العين وحسب. ذلك أن الأستاذ يكون صورة ذهنية عن الحال الذي سوف تستقر عليه السفينة ويجري التعديلات من دون التقليل من قدرتها على مجابهة أخطار البحر.

8

أنواع السفن الشراعية: نظرة شاملة

يا الله بصباح الخير
يا الله بصباح الخير
أول صلاتي على النبي
رزقك على الله طير[1].
(خميس عبد الله خميس الشحي)[2]

تحول تكنولوجي

وقعت شأني شأن زائرين كثر للخليج في فخ التصوير الرومنسي للسفن الشراعية العتيقة الجميلة البهيجة باعتبارها «البقية الباقية من عهود بعيدة» (Prados 1997:185)، ولما أمضيت عاماً في جولاتي الميدانية غدوت مدركاً بأن هذا ليس بالصحيح تماماً، وأن هناك بلا ريب استمراراً للماضي يظهر اليوم بشكل جلي. وتتطور السفن طبعاً استجابة لتطورات تكنولوجية، والتعديلات تجري وفق احتياجات السوق والضغوط الاقتصادية أيضاً. فالنقل البحري ليس حالة ساكنة بل دينامية والسفن الشراعية إنما تُصمم استجابة لعدة احتياجات وضرورات. وإن تطور التجارة البحرية هو الذي يملي تغيير التصميم أو تعديله. وللمرء أن يرى هذه التبدلات في شكل وتصميم بدن المركب مدبّب الطرفين وتلك التي تزامنت مع ما حدث للقوارب ذات المؤخرة المربعة. فقد حلت المحركات المركبة داخل المركب وخارجه محل الأشرعة، بينما استمر الأخذ بأساليب مكافحة الحشف التقليدية كنوع من الدهان الأساسي للمنطقة الواقعة تحت خط الماء وقد استخدمت الدهانات التجارية لمكافحة الحشف في غوبات علي في مسندم فوق طبقة الطلاء التقليدي، ولكن هذه الطريقة لم تكن بالناجحة

1 أغنية يشدو بها الصيادون في قلهات قبل الإبحار.
2 مقابلة في 29 مارس/ آذار 1998.

كثيراً، لأن هذه الدهانات التجارية كانت تتقشر وتنفصل[3].

وكثيراً ما كان يقال بأن التصميم مدبّب الطرفين إنما هو من آثار الماضي. وهذا الاعتقاد يقوم على عدد من الرسوم المستقاة من مصادر تعود إلى العصور الوسطى وتمثل المراكب المدببة النهايتين الحقبة الإسلامية في الخليج العربي والمحيط الهندي (Nicole 1989:168-97) بيد أن مركبي البوم والصمعة، والأول كويتي والثاني إماراتي، هما ابتكاران من فترات حديثة، إذ يعود عهدهما إلى أواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، وكثيراً ما يخطئ المرء فيحسب أنهما يرجعان إلى الماضي البعيد. ولربما كان السنبوق اليمني مثالاً يستدعي الاهتمام، نظراً لأنه كان في الأصل مدبب الطرفين ثم تطور بفعل الاحتكاك بالأوروبيين فأصبح مركباً كلاسيكياً مسطح المؤخرة من طراز القرن السادس عشر. واليوم عاد من جديد في اليمن ليكون المركب مدبّب الطرفين الانموذجي.

والمعتقد عموماً أنَّ البغلة والغنجة والكوتية والبتيل ذات التصميم العربي والهندي تحمل تأثيراً برتغالياً وهولندياً، بفضل كوثلها المرتفع ومؤخرتها المسطحة التي تعود إلى البناء بطريقة الألواح المتلاصقة. والمفهوم أن استخدام المسامير في صنع المراكب يعود إلى تأثير أوروبي أو صيني. ويعتقد آر. بي. سرجنت (R. B. Serjeant 1974:132) وباحثون آخرون أنه لم يكن هناك تغيير كبير ما بين السفينة الشراعية في القرن العشرين وتلك التي في القرنين السادس عشر والسابع عشر. ومما يثير الاهتمام كيف استمرت بعض التكنولوجيات القديمة في الوجود في مناطق بعيدة معينة في عمان، كما تبين الرسوم التي وضعها باريس في القرن التاسع عشر لمعرض للبدن (1841، اللوحتان 7 و 9). حيث يمكنك أن تجد مجذافاً على كل جانب من المركب، وهي تكنولوجيا تعود إلى القرن الحادي عشر وسابقة لاستخدام الدفة. بيد أنني علمت من بعض الناخوذات في صور أنه كان من المستحيل، بوجود هذه المجاذيف الجانبية، تغيير اتجاه السفينة أو الإبحار عكس اتجاه الريح، ناهيك عن الإبحار حين يكون البحر مضطرباً. وكانت ذراع الدفة التي يتولى تشغيلها بحار على ظهر السفينة، مرتبطة بالدفة المثبتة على المؤخرة، وتتحرك على عمق قليل تحت سطح الماء.

3 معلومات وفرها توم فوسمر، في رسالة خاصة (مؤرخة في 21 أبريل/ نيسان 2000).

وقد قام بناة المراكب بتعديل بعض التصميمات. وكان أن نشأ المركب أبو بوز عن التزاوج بين السنبوق وطراز أوروبي معين من القوارب الشراعية. وجدير بالملاحظة أن السفن الشراعية ذات الغاطس العميق لا تستطيع الرسو حيثما يكون المد والجزر منخفضين، ولذلك صممت مراكب الجالبوت ذات الغاطس السطحي لتخوض في هذه المياه. وقد أجرى بناة السفن بعض التعديلات على البغلة والغنجة لتتمكنا من نقل الحمولات الثقيلة من أشجار المنجروف من شرق إفريقيا إلى صور والكويت. وللسنبوق في الخليج العربي/ الهندي صفيفات على امتداد أجزاء السفينة العليا، فوق السطح، للحيلولة دون تجاوز الأمواج الشفير. وهذا قمين طبعاً بحماية حمولة المركب من البلل.

كان على السفن الشراعية أن تتكيف دائماً مع تغيرات الرياح وتيارات المحيط حسب الفصول. وكان الشراع القوة المحركة الوحيدة حتى اختراع محرك الديزل الذي أحدث تحولاً في أساليب الملاحة وأصبحت السفن الشراعية أقل اعتماداً على الرحلات الموسمية التي تتحكم بها الرياح الموسمية. ومع الأرباح المتحققة عن النفط في أوائل السبعينات من القرن العشرين وجد أصحاب السفن أن المراكب المجهزة بمحرك الديزل تأتي بعائدات أفضل لتجارتهم مع الهند وشرق إفريقيا. فتبين الدراسة التجريبية التي أجراها برادوس (1997) على حركة السفن الشراعية في اليمن، من أكتوبر/تشرين أول 1993 إلى مايو/أيار 1994 مدى تأثير قوى السوق والتطورات التكنولوجية والاحتكاكات الثقافية على طرائق تصميم المراكب الشراعية. وكانت المنافسة التجارية هي السبب في جعل الشحن التقليدي نشطاً؛ وباني السفينة والمالك أو القبطان، والملاح والتاجر، هم عدة التطور والتغيير على مدى القرون. وما إن أخذت الأرباح المتحققة عن المنافسة والحمولة العالية بالتضاؤل، وصار شراء مواد البناء من الهند على وجه الخصوص عملية مكلفة باطراد، حتى أخذ النجارون يبحثون عن طرائق جديدة لتقليص تكاليف المواد اللازمة لصنع المراكب والوقت اللازم للعملية (Hornell, 1942: 23-4) ولذلك وجدنا اليوم الكوتية مدببة الطرفين تحل محل البغلة في غضون 35 سنة (1892 إلى 1927)[4]. وعلى مستوى أصغر مر السنبوق اليمني مدبّب الطرفين بتحولات وعمليات تكييف عديدة لأسباب اقتصادية وعملية. كذلك رأى بناة السفن

4 CDRAD- IOR, 15/1/504 (1927). fol 13.

الشراعية اليمنيون، شأنهم شأن أقرانهم العمانيون، الفائدة التي ينطوي عليها بناء الهواري ذات المؤخرة المسطحة وتزويدها بمحرك خارجي، بمعنى أن عدد الأسماك التي بوسع المركب حملها تجعل العناية به عملية اقتصادية (Prados 1997:193).

وفي رحلاتي الميدانية إلى الخليج وعمان لاحظت كما فعل برادوس، وإن لم أكن مهندساً معمارياً مثله، بعض الأمثلة على التحول التكنولوجي. إذ أمضيت ساعات طويلة مع بنائي المراكب ملاحظاً صنع السفن الشراعية في الكويت. وفي الورش التي زرتها جميعاً في الكويت وعمان تولّد لديَّ الانطباع بأن أساليب البناء ظلت من حيث التقاليد على حالها دون تغيير (وبناة السفن الشراعية المحليون يزعمون ذلك على الدوام). والتأكيد هنا على أن طريقة بناء الهيكل أو القشرة أو الصدفة أولاً (Shell First) كانت التقليد المعمول به دائماً في الخليج العربي وعمان. ومع ذلك فإن بناة السفن الشراعية في أبوظبي لم يأخذوا بهذه الطريقة في تصميم هواري السباق لديهم؛ فقد كانوا بدلاً من ذلك، يعمدون بعد وضع العرينه والمقدمة والمؤخرة والصفيفة الأولى الملاصقة للعرينه إلى تركيب سبعة أضلاع دائمة. وبعد أن يتم ذلك يقررون أن يركبوا بقية الألواح. وقد شاهد برادوس في اليمن هذه العملية أيضاً فلاحظ أن البناة هناك يقومون بتركيب الألواح ويضعون إطار المركب في آن واحد (المصدر السابق 195). وفي اعتقاده أن هذه المنهجية خطوة تطورية وسط بين طريقتي القشرة أولاً والإطار (أو الأضلاع) أولاً. والمسلم به أن الأساتذة هم مهندسون في مجالهم، أياً تكن طريقتهم، ويعمّرون سفنهم، كل حسب ما يرى ويجده مناسباً لحاجات المشتري. فليس ثمة مخططات أو رسوم تسمح بنسخ تصميم سفينة شراعية وإذن فكل مركب عمل فريد. والسفينة الشراعية إنما تشاد حسب دقة البصر، ومع ذلك فهي على قدر من القوة يجعلها تصمد أمام أعتى الأنواء.

ولقد استبدلت الأشرعة بالمحركات المركَّبة في الداخل والخارج، باستثناء تلك المستخدمة في مراكب السباق. وفي كافة أرجاء الخليج تتحول عمارة الهوري المجوَّف إلى المبني بالألواح الخشبية والمؤخرة المسطحة التي تلائم تركيب محرك. وهذه هي هواري الصيد ذات المحرك: إنها أضخم من القوارب المجوفة ولديها مساحة لاستيعاب مقدار كبير من الصيد. ولعل الجرافات، أي سفن الصيد بشباك الجر، المصنوعة من الألياف الزجاجية (التي تسمى

الطراد أو الطرداة) ومعظمها مستورد من اليابان (أو على الأقل السفينة التي شاهدتها) قد يكون فيها القضاء على السفن الشراعية المصنوعة من الخشب. ذلك أن بناة السفن في الخليج وعمان أخذوا الآن بتغيير طرائقهم؛ ولكن حتى ولو تم استبدال المراكب التقليدية المصنوعة من الخشب بأخرى مصنوعة من الألياف الزجاجية في أماكن مثل عجمان، فإنهم يحرصون على الاحتفاظ بالتصميم ذاته والاسم الذي أطلقه عليها الأجداد. ومعظم عمل بناة السفن الحاليين، الذين في العشرينات من أعمارهم، بناء مراكب الشوعي، الاقتصادية والتي تسهل عمارتها وصيانتها، كما أنها بالطبع، أخفّ من سواها لاستخدامها في البحر. حقاً لقد مضت أيام السنبوق والشوعي الخشبية الأنيقة التي عرفها الخليج، إذ أنها تتبع البوم الكويتية والبدن والبقارة العمانية، على الدرب الطويل إلى الفناء.

تحول في التصميمات

حق لنا القول أن ثمة تقليداً ثابتاً لا يتغير إلى حد ما في عمارة السفن في الخليج العربي وعمان. وتبين خياطة القوارب حتى عهد قريب حالة من الاستمرار في عمارة السفن التقليدية تقوم على توافر المادة، أي الخشب والكنبار (حبل من ليف قشرة جوز الهند). أما من أجل المراكب الأكبر التي تمخر عباب البحر فقد جرى استيراد الأخشاب أساساً من جنوب غرب الهند. ذلك أنه لا يوجد على الساحل العربي كله خشب يناسب بناء السفن، ومثل هذا القول يصدق على الساحل الإيراني من الخليج والساحل الإفريقي المطل على البحر الأحمر. وما كان بوسع بناة المراكب أن يجدوا الخشب في المنطقة إلا لعمارة القوارب البدائية مثل السنبوق الظفاري وذلك من وديان وتلال ظفار في عمان، كما سلفت الإشارة في الفصل الخامس. أما المواد اللازمة للمراكب الأكبر وربما أساليب العمارة أحياناً فقد تم استيرادها من الهند، حيث دخلت المنطقة في القرن الثالث قبل الميلاد. وهناك شواهد على أن مثل تلك القوارب كانت تبحر في الخليج والمحيط الهندي على مدى قرون. ولا ريب بأن ثمة تقاليد بحرية طويلة العهد في حضارة المحيط الهندي، ومثل العديد من المجتمعات التي تعمل في البحر، كانت هذه الحضارة تنزع إلى المحافظة وتتشبث بأساليب البناء التقليدية وتحاول الإفادة من المواد المحلية. فالتغيرات تحدث نتيجة مقتضيات محلية وبتأثير التصميمات

الأجنبية.

أما مدى التأثير الذي كان للسفن الإغريقية على المركب العربي في الأزمنة الباكرة فمسألة تصعب الإجابة عليها ما لم يتوافر دليل مادي مثل حطام سفينة. ولكن القوارب وأساليب العمارة ما انقطعت تتبدل وهذا ظاهر من دراساتنا المسحية للسفن الشراعية (الفصول من الرابع إلى السابع)؛ وهناك عدد من الشواهد على المراكب الشراعية التي شاع استخدامها في السنوات المائتين الماضيتين ثم اختفى أثرها، كما أننا شهدنا ظهور تصميمات أحدث. ومما يستلفت الانتباه أنه لم يبق من بين قائمة من 36 نوعاً من السفن التي أوردها المقدسي في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي (1906,III:32, Agius 1997:303-29) سوى أربعة في قائمة الخدمة اليومية: المركب والقارب والسفينة والزورق. ولقد بقيت الأسماء لكنا لا نملك معلومات عن تصميم هيكلها ووظيفتها. كما أننا لا نملك إلا القليل من المعلومات من أخبار العصور الوسطى حول ما تستطيع المراكب الكبيرة حمله. إلا أننا نستطيع أن نقطع أشواطاً، مع ذلك، في تحديد أوزان المراكب، مع اكتشاف المراسي الحجرية في مرفأ قلهات في أبريل/ نيسان (Vosmer et al. 1998, Vosmer 1999:301-2, Agius 1999:187-194) وكافة أرجاء غرب المحيط الهندي، وإن ظل هذا في باب الافتراض إلى أن يتم العثور على حطام سفينة في الخليج أو عمان.

أما من حيث الاقتصاد فإن السفن الشراعية لا تشيخ لأن أجزاء منها تستبدل على مدى السنين؛ ولا يتم شراء مركب جديد إلا لأن القديم قد فقد في البحار العاتية: وإنهم لكثر أولئك الملاك الذين كانوا يشترون مراكب نقل البضائع والصيد، أما اليوم فإنهم قلائل من يوصون بصنع أي مركب أو قارب (والشوعي أكثرها شيوعاً). فقد أصبحت المراكب المصنوعة من الألياف الزجاجية متاحة باطراد في الإمارات كما أنها الغالبة على قوارب السباق في ورشات السفن في الخليج وعمان التي تعتبر في المقدمة في القرن الحادي والعشرين.

مشكلات التصنيف

تبدو المراكب الشراعية جميعها متماثلة للمراقبين الغربيين لأن شكل وترتيب الأشرعة

والصواري لا تختلف كثيراً عن بعضها بعضاً. والاختلافات تتوقف على الحجم وتصميم البدن. فقد يكون تصميم البدن حديثاً أو تقليدياً حسب المواصفات المحلية وأساليب عمارة السفن. وتعرف المراكب الشراعية العربية بانتمائها إلى هذه المنطقة أو تلك، لذلك بالنسبة لباحث في القوارب، فإن الكوتية هي بجلاء تصميم هندي، وظلت على حالها دونما تأثر على مدى سنين عديدة؛ لكنها تعرف لدى الصوريين باسم الغنجة، حيث غدا الاسم دلالة على المنطقة بصرف النظر عن أصله الإثني. ولكن الأدبيات البحرية يعوزها الوضوح والدقة في استخدام المصطلحات فعندما كان ڤليارز (1940:396) يكتب عن رحلته في البحر الأحمر وجدناه يدأب على استخدام الكلمتين سنبوق وزاروق بالتبادل، ومصدر هذا التداخل وجوه التشابه بين قوائم المقدمة المدببة في المركبين. وفي حين أن كلاً من هورنيل (23–1942:25) وڤليارز (1940:396) كانا على صواب في وصفهما الزاروق بأنه متماثل النهايتين فإن ثمة اختلافات دقيقة أخرى لحظها هوكينز (79 :1977) ومنها أن قائماً المقدمة والمؤخرة في الزاروق أكثر انخفاضاً. كما نجد ملاحظات هامة أوردها الباحثون في القوارب في أبحاثهم حول الشؤون البحرية، لكنها لا تجد، أحياناً، سنداً من المعلومات المستقاة من البحارة المحليين عن أسماء وملامح مختلف أنواع السفن الشراعية.

يصنف العرب المراكب على أساس شكل البدن والوظيفة. وجدير بالملاحظة في هذا الأمر أن أنواع المراكب وعلامتها تختلف بين منطقة وأخرى، وقد تطلق نفس الأسماء على مراكب مختلفة فيما تطلق أسماء مختلفة على مراكب ذات بنية متماثلة. وفي البحرين يعني البانوش الجالبوت أو الشوعي. وقد تكون ثمة خصائص أو تعارضات يجدها الباحث الغربي في القوارب ويسقطها الباني العربي أو جماعة ساحلية من اعتبارهم بوصفها غير ذات أهمية. وقد وجدت بعض بناة القوارب من الذين تحدثت إليهم يعرفون السفن بأشكالها؛ أما البحارة والصيادون فنادراً ما يهتمون بالأشكال وإذا ما دعوا المركب أو القارب باسم وجدتهم يستخدمون أسماء تفتقر للدقة. ويعجب المرء لتشابه المراكب الشراعية من حيث تصميمها إجمالاً؛ ففي حين أن أنواع المراكب مثل (العاملة) الإماراتية و(الشاحوف) العماني و(الزاروكة) المسندمية والإيرانية تتشابه شكلاً في عدة وجوه فإن المرء واجد، مع ذلك، وجوهاً من الاختلاف في ملامح التصميم والحجم، ولذلك فإن خلط

أهالي المنطقة بين الأسماء يعتبر أمراً مفهوماً. وهذا الخلط ذاته يحيط بالاسمين «البقّارة» و «الشاحوف»، وهما مركبان متماثلان لكنهما يحملان اسمين محليين مختلفين. ويبيّن المسح الذي أجريناه أن «البقارة» كانت تسمى، الشاحوف، على امتداد المنطقة من مجيس، شمال شرق صحار، ثم إذا غادرت حدود عمان ودخلت الإمارات لم تعد شاحوفاً وإنما «بقارة». وما يثير التشوش، كذلك أن صيادي الأسماك في اللواء، شمال مجيس، يسمون «البقارة» من جديد «عاملة» بسبب تشابه ملامح التصميم والخصائص بين هذين المركبين.ولكن الأهالي لم يجادلوا الباحث الحالي فالأسماء عندهم «هيَّ هيَّ» والاسم الذي يعرف به المركب في المنطقة مسألة عملية ويكفي أن تدل الكلمة على المراد. وهكذا فإن «الزعيمة» ذات المقدمة الطويلة يصبح اسمها السنبوق لدى الصيادين في عدن الذين يستخدمون الشباك بالرغم من أنهما مركبان مختلفان. فتصنيف القوارب في عيون الصيادين المحليين يخضع لمنطقة الصيد: فقد كان السنبوق تقليدياً قارب الصيد وبالتالي فإن «الزعيمة» هي «السنبوق»، وأما الطراز والتصميم فليس لهما شأن.

التبويب التصنيفي

يميز العرب بين المراكب الشراعية إما بمؤخرتها أو مقدمتها أو بمزيج منهما معاً. فالبغلة والسنبوق والشوعي تتميز بالمقدمة الحادة، بينما تكاد أن تكون مؤخرة البغلة والسنبوق نسخة عن مؤخرة الغليون الأوروبي المسطحة. أما الجالبوت فأمره مختلف؛ إذ أن الجزء الأمامي لمقدمته الذي يشكل زاوية قائمة يجعله فريداً بين بقية السفن الشراعية. وقد عين برينس (1972—4:164—5) عن صواب ثلاث فئات عامة مميزة: (أ) المراكب ذات العرض الواسع والنهايتين المدببتين، مثل البوم والدنجي المبكر، (ب) القوارب الضيقة المدببة النهايتين مثل الزاروكة والبتيل والبدن، و (ج) القوارب ذوات الأطر في المؤخرة، والعرينه الطويلة أو القصيرة، مثل السنبوق والجالبوت والشوعي والغنجة والبغلة. وكل منها تأثرت بنيتها بملامح محلية مميزة. وبعضها تعود بأصلها إلى أقدم العصور، كما أن أسماءها، وإن لم يعرف إلا قلة منها على أنها عربية أصلية،مستعارة من لغات ضمن أسرة اللغات السامية أو من الفارسية أو الهندية.

وهناك عدد من الأسئلة تطرح حول طرق التمييز بين المراكب الشراعية، ومن أو ماذا يحدد مراتبها وما هي المواصفات المتبعة في ذلك، وما الذي يجعل اسماً معيناً يطلق على مراكب مختلفة، أو إمكانية إطلاق عدة أسماء على مركب شراعي معين. والتبويب التصنيفي إنما هو، كما سبق العرض في الفصول 4 و 5 و 6، محاولة لتصنيف المراكب الشراعية حسب تصميم الهيكل. ومن المسلم به أن هذه ليست الطريقة المثلى للنظر إلى أنواع السفن الشراعية. ومن جهة ثانية، فإن التمييز بين السفن الشراعية حسب وظيفتها لا يمكن تحديده على أساس المصطلحات التي يستخدمها البحارة لأنه يمكن لسفينة معينة أن تقوم بنقل البضائع بينما يمكن لأخرى أن تخصص للصيد. وقد تبدو المراكب متشابهة فيما تكون وظائفها مختلفة: فالسنبوق الصغير قد لا يعمل إلا كقارب صيد إنما يمكن لمركب أكبر منه أن يستخدم في صيد السمك أو اللؤلؤ أو في التجارة. وهناك مراكب أضخم مثل البوم والبغلة والغنجة يمكن الدلالة عليها من حيث الطبولوجيا، التركيب البدني، بوصفها ناقلة بضائع، وإن كانت تستخدم أحياناً في صيد اللؤلؤ. وكانت الأنواع الصغيرة جداً من هذه المراكب مثل الماشوة والهوري المجوف تُصادف في مناطق صيد الأسماك أحياناً، إنما كانت تقوم أيضاً بوظيفة قوارب لنقل الركاب بين الخلجان العديدة في المنطقة.

وقد أظهرت دراستنا مدى الصعوبة، بل والتعقيد، في اقتراح تصنيف عام ذي قواعد يمكن أن تطبق على كافة أرجاء المحيط الهندي. وإذا شاء المحدث استخدام مصطلح أشمل مثل الخشبة، وهو مصطلح شائع في معظم أنحاء الخليج وعمان ويعني «زورقاً بمحرك»، أو إذا شئنا استخدام مصطلح يعين الغرض مثل السفار الكويتية في الإشارة إلى المركب العابر للمحيط، أو السّماك الإماراتية عند الإشارة إلى قارب صيد السمك، أو المحمل التي يستخدمها البحارة عند الحديث عن المركب الذي يحمل البضائع، أو العابرة في الإشارة إلى المعدية التي تقوم بنقل الركاب من شاطئ لآخر، ومع ذلك، فإن الباحث لن يعرف نوع المركب. والفارق بين أنواع المراكب التي تعمل في نقل البضائع وصيد اللؤلؤ والسمك لا يمكن التعبير عنه إلا بعبارات عامة ولكن اسم كل نوع لا يظهر في هذا المصطلح العام. فالمراكب الشراعية المتشابهة من حيث التصميم قد تكون قوارب شحن أو صيد سمك وإن كان في الأمر بعض الاستثناءات. وإحدى الفئات من القوارب التي يصادفها الباحث هي

اللنج ذلك المصطلح الشامل الذي يستخدمه البحارة العرب وسواهم وهم يعنون القوارب ذات المؤخرة المسطحة المناسبة لتركيب محرك داخلي. وفي بعض الحالات تستخدم كلمة السنبوق والشوعي بدلاً من اللنج. والمشكلة الأخرى تتعلق بحجم المركب الشراعي. فعندما نتحدث عن البوم الكويتية أو الغنجة الصورية أو البانوش البحرينية أو الكلبة الإماراتية، أو البدن العمانية فنحن نشير إلى مركب كبير أو متوسط أو صغير؛ فالغنجة مركب كبير، إنما السؤال: ما المقصود بالكبير عند الإشارة إلى الحجم؟ وكان محدثيَّ يشيرون في أحاديثهم إلى أوزان تقديرية لاستطاعة المركب وبذلك يكون على المرء أن يرسم لنفسه صورة عن حجم المركب موضوع الحديث؛ فمثلاً البوم ذات الـ 300 طن تقابلها الغنجة ذات الـ 450 طن. ولما كان الكثير من المراكب متشابهاً في المظهر، فإن أهالي المنطقة يحددون أنواعها، أحياناً، بأشكالها التقريبية أكثر من أحجامها.

ولما كانت أسماء المراكب الشراعية لا تمثل الشكل أو التصميم، فإن المركب لا يعرف بصفاته وخصائصه إلا بعد أن يكتسب اسماً. وقد يختلف إدراك باني السفن الشراعية من منطقة لأخرى؛ والمثال الجيد على ذلك أن البغلة، كما تسمى في الكويت، والغنجة في صور– هما نفس المركب. ويرى هوكينز (Hawkins 1977:24) أنه ليس ثمة إطلاقاً طراز معين من المراكب يدعى الغنجة، وأن الغنجة اسم أخذه الصوريون عن الغانجو وغونجو الهنديين، وهما يُطلقان على السفن عموماً ولا يعنيان طرازاً محدداً. والواقع أن أهالي صور إنما كانوا يشيرون إلى البغالو buggalow الهندية والتي يطلق عليها الكويتيون اسم البغلة. أما الهوري في مصيرة فيعني ما يسميه بقية أهالي الخليج السنبوق. والواقع أنه ليس ثمة سبيل للإحاطة بمثل هذه المصطلحات الخاطئة. فقد يطلق أهالي منطقة معينة أسماء مختلفة على تلك المراكب التي يحددها الباحثون في القوارب بأنها من طراز واحد بعينه. والفوارق كثيرة سواء ما اتصل منها بالاسم أم بتصميم البدن أم بالوظيفة. ولقد أخذت دراستنا على سبيل التيسير تبوياً تصنيفياً يقصد به تعيين العلاقات العامة المتبادلة أو الدلالة النسبية للوقائع أو المعلومات، من وجهة نظر معينة.

أسئلة بدون إجابات

ثمة أسئلة ما تزال دون إجابات وتتعلق بكيف يمكن للمرء أن يلاحظ الاختلافات في تصميم الهيكل ولماذا تتغير بشكل كبير أسماء أنواع المراكب بين منطقة وأخرى، ومن يحدد نوع مركب معين، وهلم جرا. وهذه وسواها من الأسئلة المتصلة بالتصنيف وطرائق التسمية حاسمة في دراسة التركيب البنيوي، للمراكب. ومن الذي يحدد اسم نوع السفينة؟ هل هو باني السفن، أم المالك أم القبطان، أم سكان السواحل؟ وهل الاسم مستعار أم أطلقه أهالي المنطقة؟ ثم ماذا عن الأسماء المنتقلة؟ ذلك أن أحد الأسماء قد يتراجع ليفسح المجال لاسم أقدم منه. وقد حل المركب البحريني بانوش محل الاسم الخليجي الشوعي. ويعتقد برادوس (Prados 1997:192) أن مصطلح السنبوق في اليمن أبعد بهدوء مصطلح الزاروق الذي كان اسماً مشتركاً شائعاً في المنطقة.

واسم السنبوق مصطلح قديم، وربما كان أصله الشابوق الذي ذكره المقدسي (32 :III 1906) في القرن الرابع هـ/ العاشر م، وكان المركب يبحر في المحيط الهندي، ونجده في المنطقة ما بين البحر الأحمر حتى بحار الصين. وتشير أشباه هذا المصطلح في لغات مختلفة (الفصل الخامس) إلى أن الاسم شائع على أوسع نطاق. فضلاً عن ذلك،فقد كان السنبوق سفينة متينة ذرعت المحيط الهندي كسفينة للشحن وصيد السمك واللؤلؤ، كما أنها كثيراً ما استخدمت كمعدية ساحلية.

وهناك سؤال لا بد من تناوله، وهو: كم من السفن الشراعية المبنية في الهند يمكن وصف تصميمها واسمها بأنه فارسي– عربي؟ وقد لاحظ هورني (1946:129) أن السفينة الشراعية التي تبحر غرب الساحل الهندي على مدى مائة ميل جنوب بمباي، تظهر تأثراً قوياً بالتصميمات العربية. فالسنبوق كان يبنى في كثير من الأحيان في بيبور، جنوب كاليكوت وشمال نهر تشاليار (Wiebeck 1987:96) وكان مهاجرون من اليمن وحضرموت وعمان والحوض الإيراني من الخليج قد استقروا في وقت من الأوقات على الشاطئ الغربي من الهند، أما أنهم قد حملوا معهم أفكاراً تقنية جديدة في موضوع بناء السفن وأدخلوا أسماء (عربية وفارسية) جديدة للسفن أم أن الأسماء الهندية سادت بالرغم من تحركات الهجرة فأمر تصعب الإجابة عليه. وخير مثال على ذلك آل الجفري من السادة في حضرموت،

الذين استقروا في كيرالا في أواخر القرن الثامن عشر. ومارس أبناؤهم وأحفادهم تجارة الأخشاب وبناء السفن وكانت ورشاتهم في بيبور، جنوب كاليكوت. وما انفك أصحاب السفن العرب من الخليج يقصدونهم لتعمير سفنهم الشراعية (Dale 1997:181-2) وبقدر ما كانوا يستخدمون أساليب بناء السفن الحضرمية منذ السنوات الأولى لاستقرارهم في الهند فإنهم استعاروا أيضاً أفكاراً فنية من الهند وأدخلوها إلى الخليج حين توطدت الصلات التجارية بين الهند وإفريقيا الشرقية في القرن التاسع عشر. والواقعة التي تقتضي التشديد عليها هي أن النجارين الهنود يعتبرون حتى اليوم في عمان والخليج أفضل العمال المهرة في بناء المراكب الشراعية.

هل يمكن لأسماء أنواع المراكب أن تدلل على الحي والجماد؟ إن المعتقدات الشعبية السائدة بين البحارة حول أصول أسماء أنواع المراكب الشراعية كثيرة. فمثلاً تنسب البقارة إلى شكل البقرة، والمفهوم أن مركب البدن يمثل شكل الجسم البشري، بينما هيكل البتيل يشبه شكل المرأة الحامل. أما اسم الشوعي فيعتقد انه مشتق من اسم نوع من الشجر هو الشوع. وقد يبدو الاسمان البوم والغراب مستغربين لكنهما يعنيان لرجال البحر والصيادين من العامة الطائرين المعروفين. ولعل الأمر ليس بالحديث فأسماء المراكب في القرون الوسطى مثل: الطيرة أو الحمامة كانت مستخدمة في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي (المقدسي 1906, III :32) وليس معروفاً إن كانت هذه المراكب تمثل طيوراً حقيقية. إلا أن الربط بين السفينة والطير مجازاً حالة يُصادفها المرء لدى الكتاب في القرون الوسطى، مثل المؤرخ أبي شامة الذي يخبرنا بأن الغربان سفن حربية، وإنما سُمِّيت كذلك لأنها «تفرد جناحيها كالحمامة في قوله «وتنشر من ضلوعها أجنحة الحمام» (1872-98, IV: 210). وهناك مقارنة أخرى ما بين السفينة والجمل، سواء كان التشبيه مجازياً أم تشبيهاً حرفياً، وهو موضوع تقليدي في الشعر الجاهلي. فالجمل في الصحراء يتخذ في هذا الشعر صورة السفينة في المحيط. وتصوير المطابقة بين الجمل والسفينة نابضة بالحياة كما في قصيدة زهير بن أبي سلمى (ت 627م) التي يصف فيها ركاباً يقودون جمالهم نحو الصحراء مشبهاً إياهم ببحارة يوجهون سفنهم نحو عرض البحر:

يغشى الحداة بهم وعث الكثيب كما — يغشى السفائن موج اللجة العرك

وكان المألوف المقارنة بين الجمال التي تحمل الهودج في شعر بشر بن أبي خازم الأسدي (ت 535م).

فكـــان ظعنهـــم غداة تحملـــوا سفــن تكفــأ في خليــج مغــرب

ولا يسع المرء إلا أن يلاحظ أن الساطور (المقدمة) في السنبوق أو البوم يبرز ممتداً مثل عنق الجمل. وتقدم مقارنة السفن والحيوان دراسة قد تأتي ببعض الاستنتاجات الهامة من زوايا الأدب واللغة والحضارة.

ومما يدعو للحيرة الجنس الذي تنم عنه أسماء أنواع السفن. فليس ثمة إجابات قاطعة لمثل هذه الألغاز، وإن كنت قد سمعت تفسيراً عرضهُ سبيل عباس[5] في ورشة السفن بالديرة في دبي. إذ أخبرني أن الفيصل في الأمر هو الساطور؛ فإذا كان ثخيناً فالاسم مؤنث، مثل الصمعة، والبغلة، والغنجة، أما إذا كان أطول وأنحل وأكثر صرامة فالاسم يغدو عندئذٍ مذكراً، مثل البوم والسنبوق والشوعي والخ... وقد تداولت في هذا الموضوع مع بحارة آخرين إلا أنني وجدت الإجابات التي تلقيتها مزدوجة. وإنها لفكرة تسترعي الانتباه وتبين آثار الاعتقاد الشعبي ونهج الناس في نسبة أسماء من الحضارة المادية إلى الطبيعة. وهنا يمكن النظر إلى المعتقد الشعبي باعتباره تعبيراً عن مواقف شعب ما وقيمه الحضارية.

الأُسلوب الكلي للبحث اللغوي

إن البحث الذي يرمي إلى الدراسة اللغوية لتسميات أنواع السفن والمصطلحات المتعلقة بأجزاء السفن يقدم حقلاً جديداً من الدراسة. وقد كانت المحاولة التي قمت بها لتحديد دراستي بحيث تقتصر على الخليج العربي وعمان أساسية. وحري بهذا الأسلوب الكلي الذي يقوم عليه هذا الكتاب أن يقدم إطاراً لمزيد من الدراسات اللغوية والتاريخية في هذا الحقل. ذلك أنه يتعين على الدراسات المستقبلية أن تضم دراسات تتعلق بالساحل الإيراني من الخليج والساحل العربي الجنوبي–الغربي والساحل الإفريقي للبحر الأحمر قبل الخوض في دراسة أشد طموحاً في موضوع لغة السفن الشراعية.

5 مقابلة يوم 15 أبريل/ نيسان 1996.

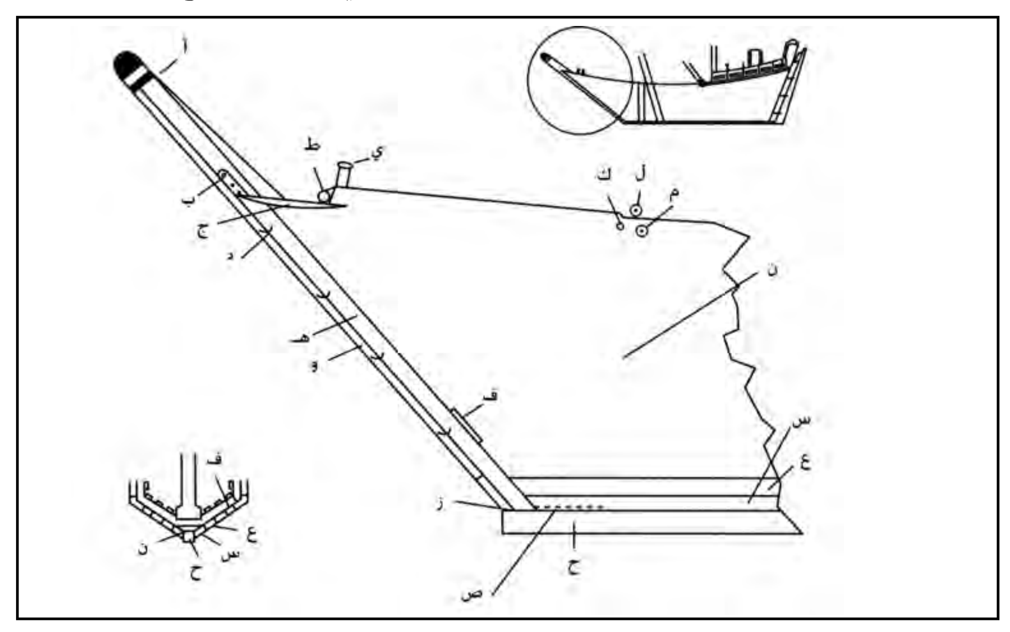
لقد أوضحت دراستنا جوانب القصور في المصادر الفنية والمصادر التاريخية المدونة ومن هنا أهمية المعرفة الاختصاصية المحلية. وإنه من اللازم توفر الشاهد الوثائقي والعمل الميداني معاً في بحث كهذا. كذلك من المهم ملاحظة أن المصادر الفنية الغربية ذات نفع عظيم للباحث في المراكب إنما حري به أن يدرك أن العديد من الكتاب في هذا الحقل من غير المستعربين وقلائل منهم يلمون ببعض العربية كما أنهم من غير المختصين بالتاريخ اللغوي قطعاً. وكان بحثي قد قصد البرهان على أنه ليس بوسع المرء دراسة المصطلحات المادية– الثقافية بوصفها موضوعات منفصلة في المعاجم. بل ينبغي دراستها في سياق ثقافة الجماعة وعاداتها وأفكارها ونوازعها التي تتناقلها من جيل إلى آخر. فاللغة الأداة الرئيسة في انتقال الثقافة. وعلى المرء في دراسة أسماء أنواع السفن والمصطلحات الفنية الخاصة بأجزاء سفينة معينة أن يأخذ في الاعتبار أن الأسماء واستخدامات الأشياء التي تختص بها جماعة معينة، قد تأخذ بها جماعات أخرى أثناء الاحتكاك الثقافي. ولئن تكن السفينة الشراعية، من حيث هي أداة للثقافة المادية، ذات قيمة جمالية في حد ذاتها، فإننا نستطيع أن نكتشف بمجرد النظر إلى اللغة المتصلة بالسفينة، أكثر مما هو معروف بكثير بما يخص التفاعل بين المجتمعات الخليجية والهند وجنوب بلاد العرب وشرق إفريقيا.

على المرء أن يعي أن البحث في المصطلحات المادية– الحضارية، وهي في حالتنا أسماء أنواع السفن والمصطلحات الخاصة بأجزاء السفينة، قد أصابه عرقلة شديدة بسبب الافتقار للأدوات المناسبة. ولسوف يكتشف الباحث إن عاجلاً أم آجلاً كما برهنت في عمل سابق (Agius 1984:59-87, 313-28) أن المعاجم العربية متحيزة ضد كل مصطلح مادي– حضاري، ناهيكم عن المصطلحات البحرية. فلغة المعاجم تعتبر المصطلح الفني والأصول العامية للكلمات غير مناسبة ولا تستحق مكاناً في المعجم الذي يقوم على لغة القرآن. والحق أن هذه المعاجم إنما هي مفيدة أساساً لفقهاء اللغة الذين يتجادلون في جذور الكلمات، وتنحصر عنايتهم بالشكل القويم للغة الفصحى. ولكن اهتمامنا لا ينصب على ما يمكن للصيغة أن تعنيه وحسب، بل كذلك بالطريقة التي استخدمت بها الكلمة والسياق الذي وردت فيه أثناء حديث المتكلم ونص الكاتب في ذلك الوقت. لكن ليس هناك في الأساس معاجم عربية تهتم بالمبادئ التاريخية. ذلك أن هذه المعاجم وصفية؛ كما أننا لا نملك معاجم

جيدة تهتم بلهجات العرب، وقطعاً ليس في الناحية التي عنيت بدراستها. ولمواجهة هذا النقص الذي يعتور البحث اللغوي على المرء أن يلجأ إلى الأعمال الأدبية والوثائق والتاريخ الشفهي. وعليه أن يسعى ليرى، في المفردات كلها التي بحث فيها، العمليات الفكرية التي يجريها المتحدثون الذين استخدموها. ويستوعبها على أساس تاريخ اللغة التي تحتويها، فلا يقتصر الأمر على استخدامها فعلاً، وإنما، كذلك على قيمتها الأدبية والاجتماعية في علاقتها التي لا حصر لها بالكلمات الأخرى. وكانت هذه هي المبادئ التي أجريت على هديها بحثي، والنتائج التي أظهرت قيمة الجمع بين البحث اللغوي والمصادر الوثائقية والعمل الميداني، وفق منهج كلي شمولي، لتتكون لدينا صورة كلية للسفن الشراعية في الخليج العربي وعمان. لا يمكن استقصاء تطور المصطلح تاريخياً ما لم يظهر المزيد من المواد الأرشيفية؛ وحتى يتم ذلك سوف يظل الشك يحيط عدة أسماء. وهناك أمر هام ظهر في دراستنا هو العنصر الفارسي في تسمية أجزاء السفينة، وفي ذلك إشارة إلى الهيمنة الفارسية المبكرة في عمارة المراكب، منذ العصور القديمة إلى الأزمنة الحديثة. وهذا العامل مع شواهد أخرى من حضور الشيعة العرب ذوي الأصول الإثنية الإيرانية وثقافتهم، كما تصورها الأشكال النباتية على السفن الشراعية وأبواب البيوت إنما يضيف إلى فهمنا للإثنوغرافيا البحرية في الخليج العربي وعمان.

الملـــحــــق

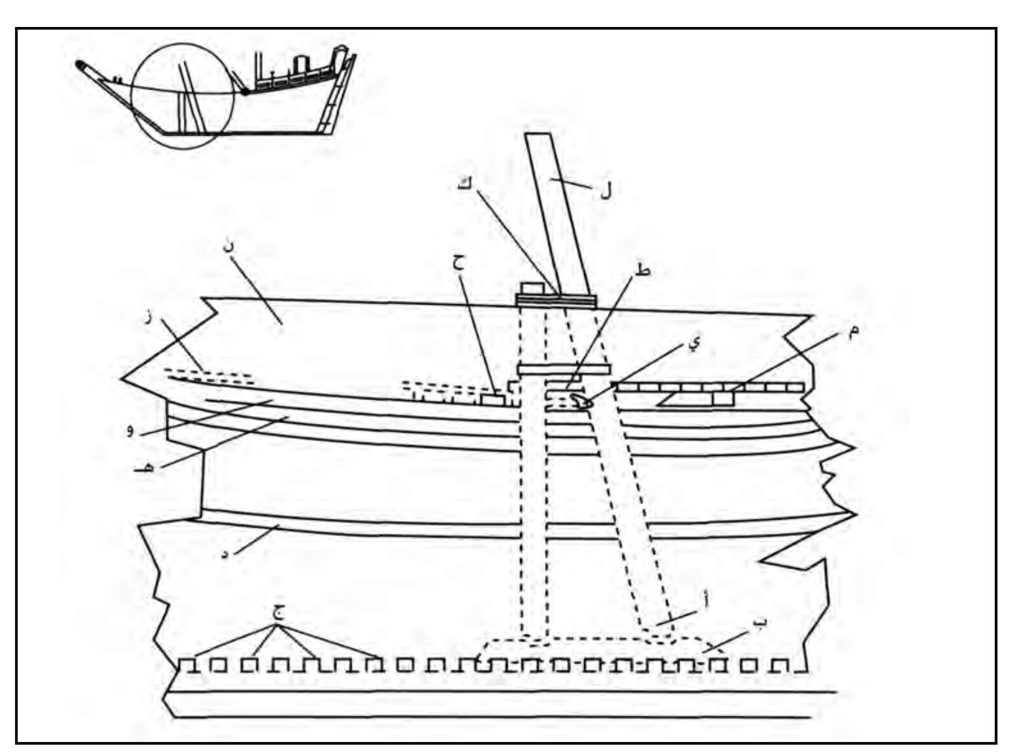
تمثل الأشكال التالية، وإن لم تكن دقيقة من حيث الحجم، مختلف أقسام البوم مع قائمة بالمصطلحات الفنية الخاصة بالسفينة[1]، كما سبق عرضها في الفصل السابع).



الشكل 1 الجانب الأمامي

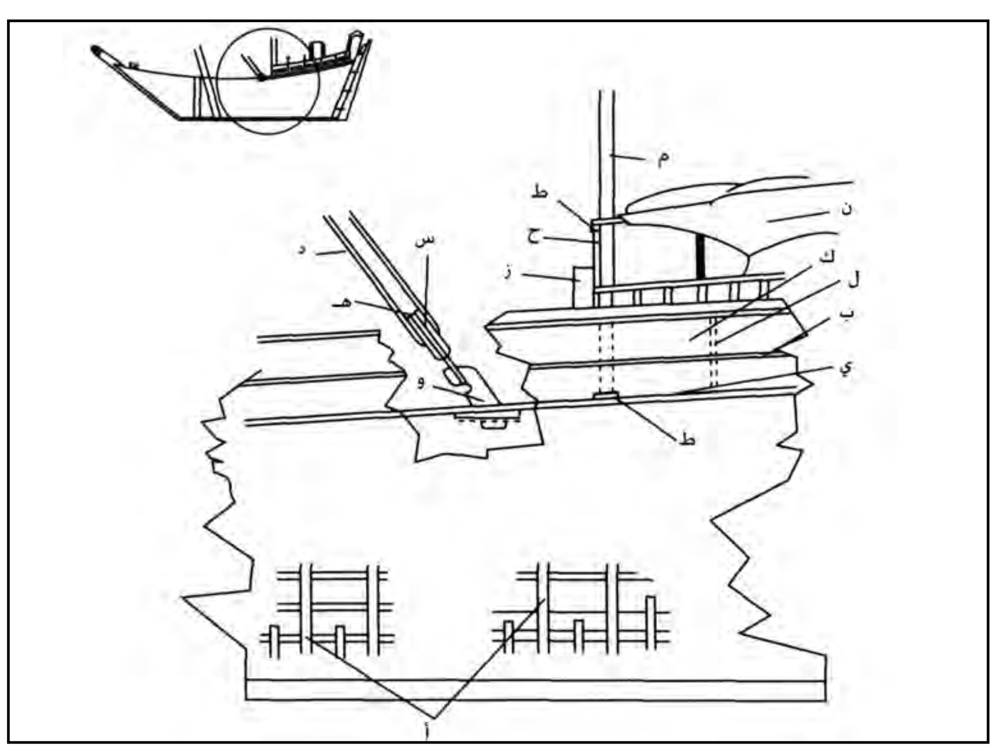
(أ) ساطور أو صاطور (وكذلك الصَدر أو الصِدر): مصد المقدمة، (ب) فخةِ أو فخ: مشبك أو قاطعة، (ج) الوسادة (الجمع وسايد): خشب الخَدْ، (د) بُلوُله أو بيلولة: كلاّب، (هـ) ميل صدر: قائم المقدمة، (و) برميل: الطرف الخارجي للمقدمة (المقدمة الزائفة)، (ز) داعَومه: قاطع الماء، (ح) بيص أو بيس: عرينه، (ط) كلب أو الجلب، (chalb) أو الكلبة أو الجلبة: حلقة رفع العارضة (ي) رُمّانة: مربط الحبال، (ك) مَرَزِام (الجمع: مرازيم/ أو مِرْزاب) الجمع مرازيب:بالوعة، (ل) حُمَار البحر، أو حمار بحَّار: شَاخِص أو عاتق متحرك، (م) حاشية: شاخص أو عاتق ثابت، (ن) بُرد: (برتغالي بوردو) جانب أو ظهر السفينة، (س) مالِك أو مالج (malich) (الجمع موالك أو موالج): الصفيفة الأولى من الألواح فوق البيص، (ع) خد (الجمع: خدود) اللوح (الثاني) من الأسفل (ف) عَقْرب: كتلة الوصل التي تصل الكباس بذراع التوصيل (ص) كفتوه :(chaftoh) عرينه ثانوية.

1 Johnstone and Muir 1964: 299, al- Hijji 1988: 73-146, Groset -Grange 1993: xi- xx, al-Rumi 1996



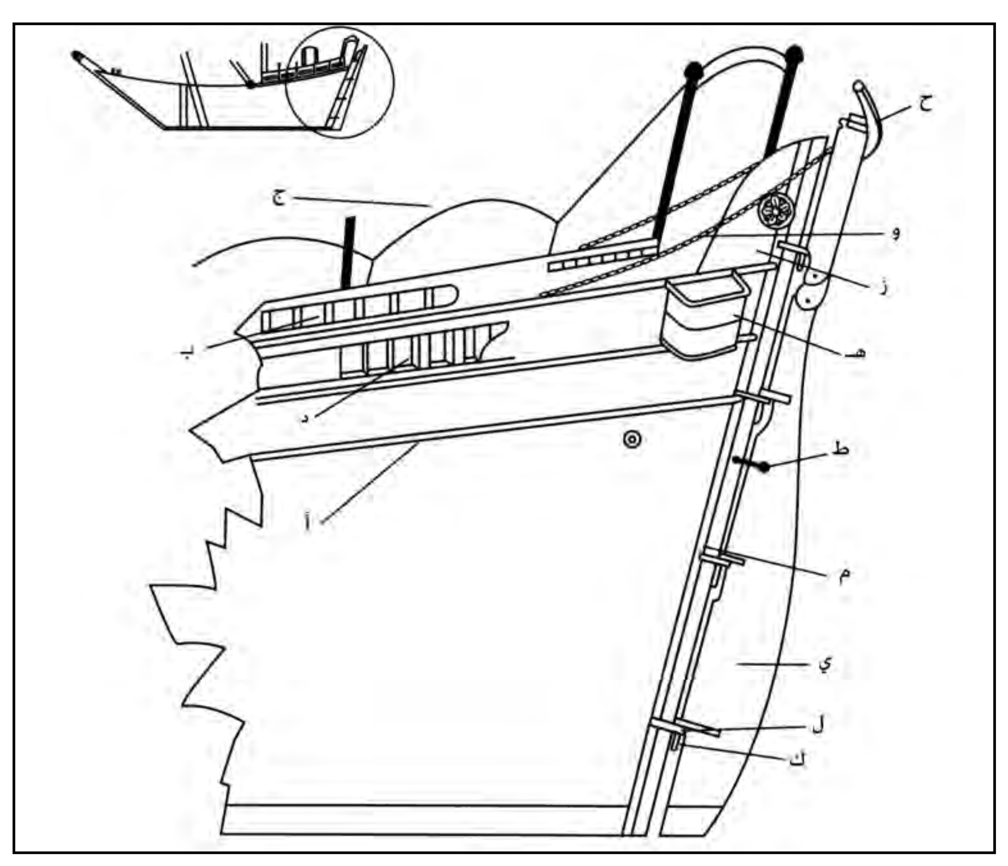
الشكل 2
الجانب الأوسط الأمامي

(أ) سِيك؛ مبيت كعب الصاري، (ب) فِلْس: قاعدة الصاري (ج) عَطْفةَ (الجمع: عُطاف) أو عِطفة (الجمع: عطاف): ضلع أخشاب الأرضية، (د) كَمَر: صفائف خط الماء (هـ) مَنْظرة (الجمع: مناظر): صفيفة منع الاحتكاك وتمتد طولياً من المقدمة إلى المؤخرة تحت مستوى الشفير، (و) القِيطان: صفائف إضافية فوق الكَمَر، (ز) تْريج: صفيفة خط التقعر الطولي، (ح) زند (الجمع: زنود): عتب تثبيت غطاء العنبر، (ط) صُوَار الدقل: قضيب الصاري (ي) جودري gudri : الحشو والتبطين، (ك) زْيار: رباط الحبل، (ل) دقل، أو دقال (الجمع: أدقال): صاري، (م) جَالِي الجمع: (جوالي): غطاء فتحة عنبر السفينة، (ن) درابة (الجمع: دَرارِيب): جانب المركب المواجه للريح.



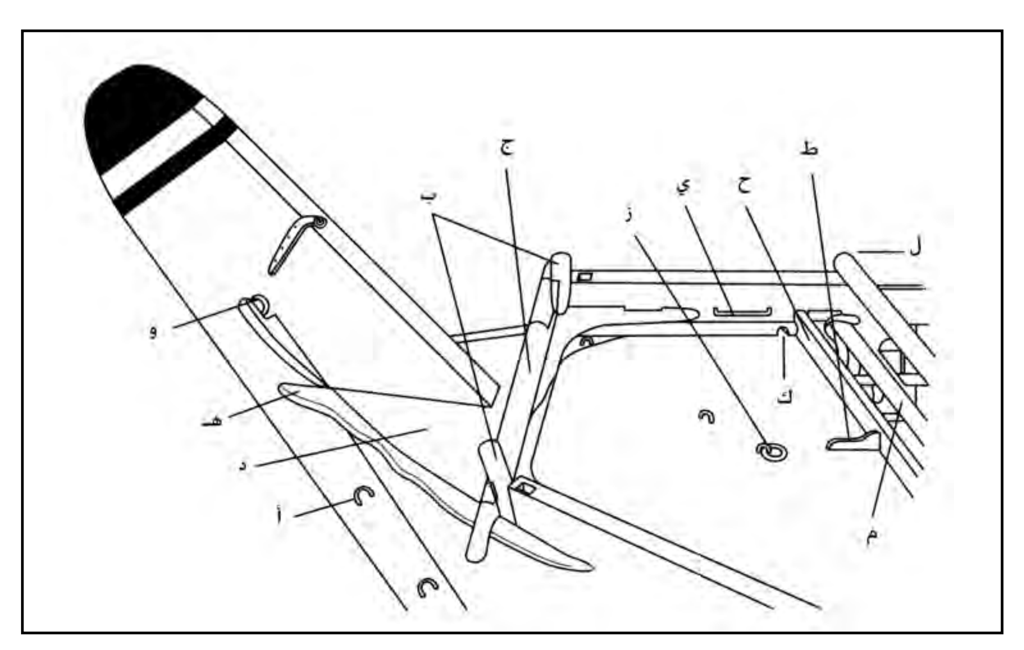
الشكل 3 الجانب الأوسط الخلفي

(أ) شِيلْمان (الجمع: شلامين): ضلع (إطار)، (ب) زَبْدَرة: الشفير (الحافة العليا)، (ج) السطح: ظهر أو متن السفينة، (د) باسه أو مخاطيف: عدة الرفع، (هـ) جَامِعة أو يامِعة: رأس الرام أو النطاح، (و) عُبَيدْار، أو عوبيدار: بكرة خشبية ثابتة لرفع الشراع، (ز) قايم مربط لتجهيزات العرمه السفلية، (ح) خِيسة أو خياسة: أضلاع خشبية بارزة في المؤخرة تستخدم لربط علم السفينة، (ط) قَفْلَة: قضيب صاري يستند على قوائم السور عند المؤخرة، (ي) فتان: لوح خط الوسط، (ك) فنة: سطح كوثل مفتوح، (ل) فالكي: حاجز الأمان في المؤخرة، حاجز، (م) دقل أو دقل القلمي (الجمع: أدقال): صاري، (ن) ظلّة: مظلة، (س) قفّيه: بكرة.



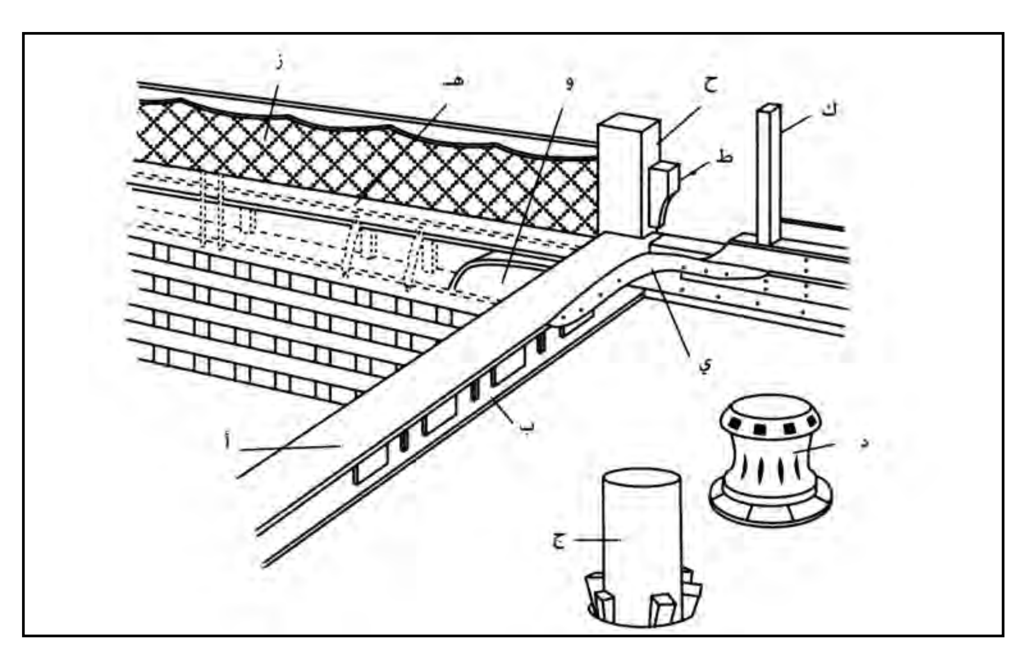
الشكل 4
جانب المؤخرة

(أ) نصاب: صفيفة منع الاحتكاك، (ب) بوش أو ريل أو مشّايَة: سياج الكوثل، (ج) ظِلّة: مظلة، (د) دِرِيشَة أو دريجة (الجمع: درايش أو درايج(أو دِرِيشة (الجمع: دَرَايش) نافذة أو فتحة باب، (هـ) يُولي أو زُولي كابينة رجل، (و) نغال أو صَنْغال (< ?[هندي]): سلسلة الحجر، (ز) نفة أو عَنَّافة: رأس المؤخرة المقوس، (ح) كانة: ذراع الدفة، (ط) سلامة: حبل الإنقاذ، (ي) سُكان أو سِكان: الدفة، (ك) نَرْ (الجمع: نرور) أو ذكر (الجمع ذكور): محور ارتكاز رأسي أو محور أساسي أو مسمار مفصلة، (ل) مَدّة (الجمع: مدّات) أو ناثية (الجمع: ناثيات): رسغ المكبس أو خاتم الدفة، (م) مِيل تفر قائم المؤخرة.



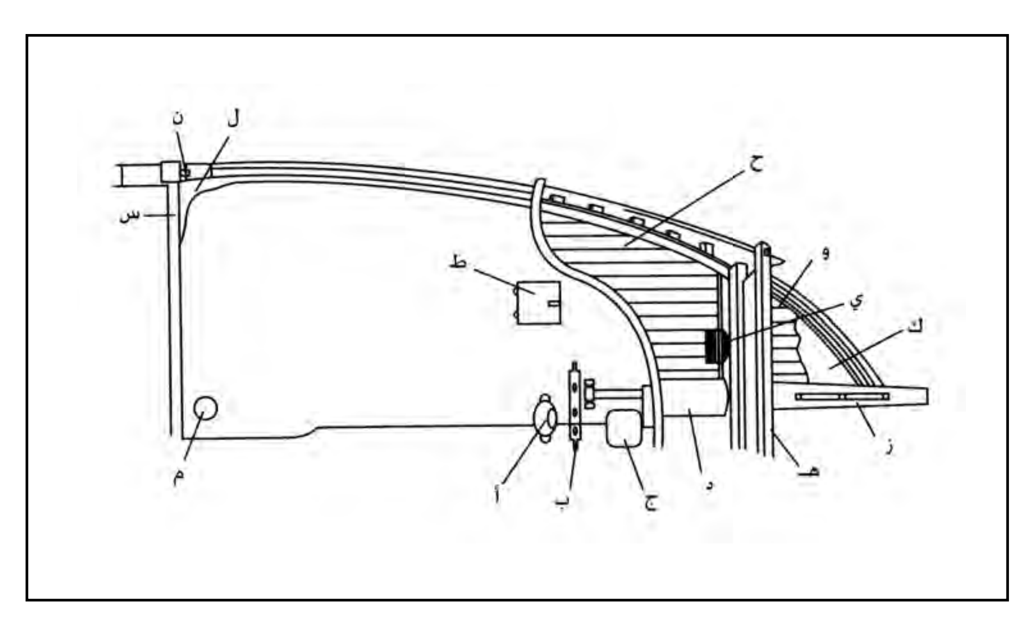
الشكل 5 السطح الأمامي

(أ) بُلول أو بُلولة: مشْبَك أو كلاّب، (ب) رُمّانة: مربط الحبال (ج) جلب أو كَلْب، أو جلبة أو كلبة: حلقة رفع العارضة، (د) كَشْتِيل صدر: قلعة المقدمة، (هـ) وسادة، خد خشبي، (و) فَخْ أو فَخّة: مشبك أو قامطة، (ز) حلقة: خاتم (ح) حجير: كابح الماء، (ط) ماكِرِي (الجمع: مواكري): سدادة الزناقة، (ي) زند (الجمع: زنود): سياج حديدي متين، (ك) مِرْزام (الجمع: مرازيم) أو مِرْزاب (الجمع: مرازيب): بالوعة، (ل) حمار البحر، أو حمار بحّار: شاخص أو عاتق متحرك، (م) حاشية: شاخص أو عاتق ثابت.



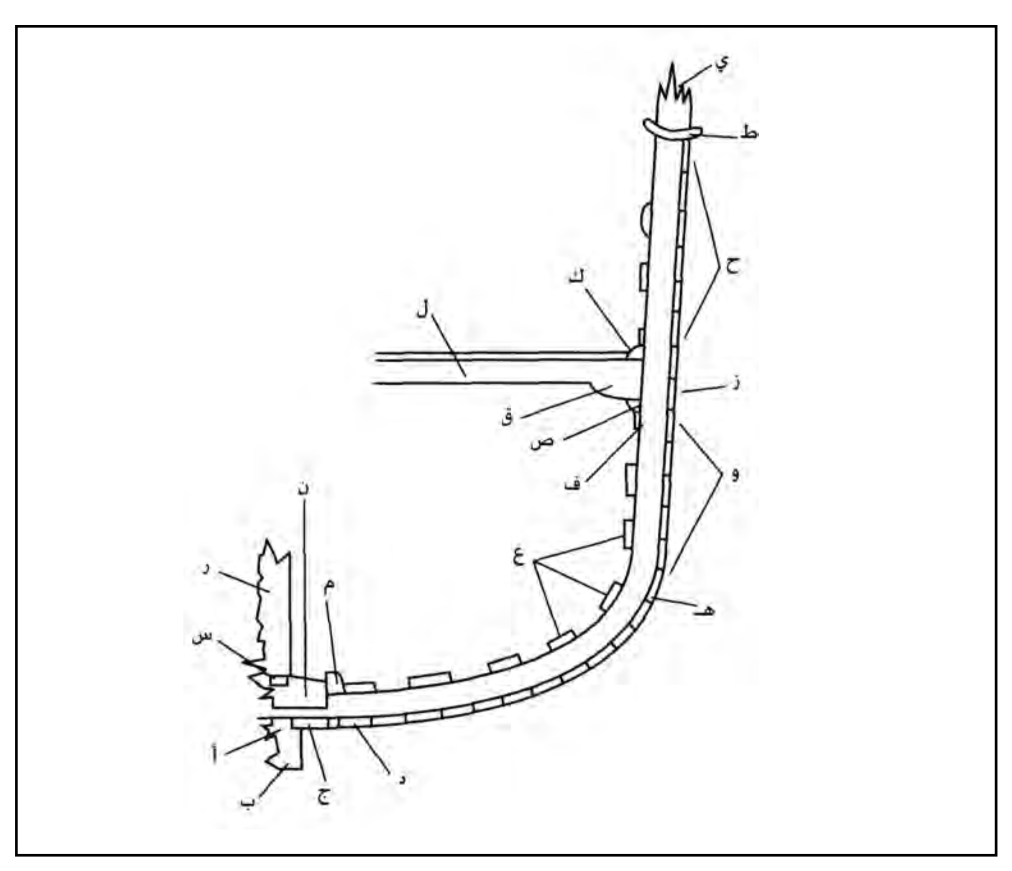
الشكل 6 الجزء الأوسط السطح

(أ) فالكي أو جاملو (هندي):حاجز أمان لمنع الأفراد من الوقوع، (ب) عَيْبات: سكة دعم،(ج) قَلِمَي (هندي أو أوردو كِلمي أو كَلمي): صاري المضين (الخلفي في سفينة ذات صاريين)، (د) دوّار رحوية، (هـ) دَرَّابة: جانب المركب المواجه للريح، (و) حِيَاب حَياب، كتف صغير، (ز) تَلبيْس أو تلباس: ضفيرة ملبسة، (ح) قايم: سناد قوي، (ط) مَاكِري (الجمع: مواكري): سداده الزناقة، كَرْوةَ (أوردو، أو برتغالي كورفا): ملْزمه ركبة أو حنية، (ي) حَيْسه: قضيب معترض – دعامة.



الشكل 7 مؤخرة السطح

(أ) دِيرَة: فرجار، (ب) جَرْخ أو دولاب (فارسي: دولاب «عجلة ماء»): دولاب أو عجلة محركة، (ج) كرسي: صندوق أو مقعد، دكة، (د) صندوق السَّنْكل: صندوق الجنزير أو غطاء، (هـ) قَفْلة: قضيب صاري (و) كَشْتِيل التفر: قلعة المؤخرة. (ز) عنفة أو عنّافة: رأس المؤخرة المقوس، (ح) نِيم: سطح الكوثل، (ط) كميرة (برتغالية كامار): عتبة، (ي) كَاتْلي: مقعد، (ك) طَبْلة: منصة خلفية، (ل) كَرْوَة أو ملزمة: ركبة أوحنية، (م) قلمي: صاري المضين، (ن) ماكِري (الجمع: مواكري) سدادة الزناقة، (س) (فالكي أو جملو) حاجز الأمان لحماية الأفراد من الوقوع.



الشكل 8 مقطع شاقولي للهيكل

(أ) جافْتُوه: عرينه ثانوية، (ب) بِيص أو بيس: عرينه، (ج) مَالِج (الجمع: موالج): الصفيفة الأولى من الألواح الملاصقة للعرينه، (د) خَدْ (الجمع: خدود): لوح قعر (ثاني) يلي المالج، (هـ) كَمَر: صفائف خط الماء، (و) مَنْظَرة (الجمع: مناظر): صفيفة منع الاحتكاك. (ز) قِيطان: صفائف فوق خط الماء، (ح) تْرِيج: صفيفة خط التقعر الطولي، (ط) زَبْدرَة: الشفير (جوانب الحافة العليا)، (ي) دَرَّابة (الجمع: دراريب): جانب المركب المواجه للريح. (ك) عِنْج: ممر مائي، (ل) صوارة: عتبة أو دعامة عرضية، (م) نَعْل الجمع (نعول): مداد، جسر، (ن) نعاش: المداد أو الجسر الأسفل، (س) فِلْس: قاعدة الصاري، (ع) حزام (الجمع: حزامات): زِنّار، (ف) دِرْميت: ملزمة عكسية، (ص) سَلْبِيس: ملزمة، (ق) كَرْوَة أو ملزامة: ركبة أو حنية، (ر) الدقل العود: الصاري الأساسي.

المراجع العربية

عبد المغني، عادل محمد؛ الاقتصاد الكويتي القديم (الكويت: القبس، 1987).

عبد الله، محمد علي، تقرير بناء سفينة بتيل في قطر، المجلد 13 (الدوحة: مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، 1987).

أحمد، إبراهيم فؤاد: قطر والبحر، بمساعدة س. م عوارتاني و ب. ت. أمير علي (الدوحة، قطر: وزارة الإعلام، 1987).

انسطاس ماري الكرملي: الكلم اليونانية في اللغة العربية، مجلة المشرق، (1900) 8–3:63.

بوشهري، علي أكبر: التاريخ القديم للبحرين والخليج العربي (البحرين: الوطنية 1987 1407).

الدجيلي، كاظم: السفن في العراق، لغة العرب، 2 (v:198-205 (1912a).

- 1962b . أشباه السفن في العراق، لغة العرب، 2، iv 5251

- 1912c . أسماء ما في السفينة، لغة العرب، v,2, 198205

- 1912d . أدوات السفينة، لغة العرب، vi, 2, 393403

- 1913 . رجال السفينة العراقية، لغة العرب، ii, 3 826

هارون، عبد السلام وآخرون؛ معجم الوسيط، مجلد 12 (القاهرة، مطبعة مصر، 1960:61).

الحجي، يعقوب يوسف؛ صناعة السفن الشراعية في الكويت، (الدوحة، قطر، مركز التراث الشعبي، 1988).

المهلب الجديد (الكويت: الديوان الاميري – 1997).

ابن الديباع، أبو عبد الله: الفضل المزيد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، تحقيق محمد عيسى صالحية (الكويت 1983).

ابن حوقل، أبو القاسم، كتاب صورة الأرض، تحقيق ميكائيل يان دي غويه (ليدن ايه. جيه. بريل، 1873).

ابن جبير، أبو الحسن محمد: رحلة ابن جبير، تحقيق W.Wright مراجعة Michael Jan van de Goeje (سلسلة E.J.W.Gibb التذكارية، (V,1907 Leiden: E.J.Brill) ؛ الطبعة الأولى 1852).

ابن ماجد، شهاب الدين أحمد: كتاب فوائد أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري (دمشق بلا تاريخ، 1971).

ابن مماتي، اسعد: كتاب قوانين الدواوين، (بولاق): مطبعة الوطن، 1299 هجرية.

كتاب قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريال عطية (القاهرة) – 1943.

ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرَّم؛ لسان العرب، تحقيق عبد الله علي الكبير ومحمد أحمد حسب الله وهاشم محمد الشاذلي، المجلد V1-1 (القاهرة: دار المعارف، بلا تاريخ).

لسان العرب المجلد 15 (بيروت: دار بيروت 56–1955).

ابن مسكويه، أبو علي أحمد بن محمد: كتاب تجارب الأمم، تحقيق هـ. ف امدروز، المجلد 14 (القاهرة شركة التمدن الصناعية، 1914:15).

ابن سيده، أبو الحسن علي بن إسماعيل: كتاب المخصص، المجلد 117 (بولاق 1903:1893)

الاصطرخي، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد: كتاب مسالك الممالك، تحقيق مايكل يان دي غويه (ليدن: أي. جيه. بريل 1870).

الجواليقي، أبو منصور موهوب بن أحمد بن محمد: المعرب من كلام العجم على حروف المعجم، تحقيق: آ. م شاكر (طهران: دار الكتب 1969).

الجوهري، أبو نصر إسماعيل بن حماد: تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: أحمد عبد الغفور عطار، مجلد 16. (بيروت: دار العلم للملايين 1984. الطبعة الأولى 1956).

الكاظمي، ظمياء الكاظم: الصناعات الشعبية في الخليج العربي (البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، 1981).

الخفاجي، شهاب الدين أحمد: شفاء الغليل في ما في كلام العرب من الدخيل (القاهرة): المطبعة الوهابية، 1282/1865).

ماهر، سعاد: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية (القاهرة: وزارة الثقافة– دار الكتاب العربي، 1967).

المقريزي، تقي الدين: المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار. تحقيق م. ق. العدوي، المجلد 12 (بولاق، 1853/1270).

المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار. تحقيق ام. جاستون فيت، المجلد 14 (القاهرة المعهد الفرنسي للآثار الشرقية) 24 – 1911 .

كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك. تحقيق محمد مصطفى زيادة، المجلد 21 (القاهرة) 64 – 1957 .

المعشيني، سعيد بن مسعود بن محمد: الصناعات التقليدية في ظفار (صلالة: الكنوز، 1992).

المسعودي، أبو الحسن بن الحسين. مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق يوسف أسعد داغر، مجلد 14 (بيروت: دار الأندلس، 1983).

المقدسي، محمد بن أحمد، كتاب أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم. تحقيق ميكائيل يان دي غويه (ليدن: إي. جه، بريل 1906؛ طبعة أولى 1877).

مسامح، عبد الرحمن: «حضارة ولؤلؤ وتجارة»، الأيام (23 نوفمبر/تشرين الثاني 13–14 – 1989).

النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد: البرق اليماني في الفتح العثماني (بيروت: منشورات المدينة، بلا تاريخ).

النخيلي، درويش: السفن الإسلامية على حروف المعجم (القاهرة: الأهرام التجارية، 1974).

النويري، أحمد بن عبد الوهاب؛ «نهاية الأرب في فنون الأدب»، مجلد 118 (القاهرة: دار الكتب، 1923:55).

النويري، الاسكندراني، محمد بن القاسم: «كتاب الإلمام بالإعلام في ما جرت به الأحكام والأمور المقضية في واقعات الاسكندرية، المجلد 16 (حيدر آباد، الجامعة العثمانية، 1969).

القناعي، نجاة عبد القادر الجاسم وبدر الدين عباس الخصوصي: تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة (الكويت: المؤسسة الكويتية للتقدم العلمي، 1982).

القرطبي، عريب بن سعد: صلات تاريخ الطبري. تحقيق ميكائيل يان دي جويه (ليدن: أي. جه: بريل، 1897).

القطامي، عيسى: دليل المختار في علم البحار (الكويت: مكتبة الحكومة، 1964؛ طبعة ثالثة؛ طبعة أولى، القاهرة 1950).

الرامهرمزي، بزرك بن شهريار: كتاب عجائب الهند. تحقيق بي آيه. فان ديرليث. ترجمة ال. ام ديفيك (ليدن: أي، جيه. بريل، 1883/86).

الرفاعي، موسى السيد زيد: أغاني البحر– دراسة فولكلورية (الكويت: ذات السلاسل، 1985).

الريحاني، أمين: «ملوك العرب». الجزء 12 بيروت (دار الريحاني، 1960)؛ ط رابعة.

الرومي، أحمد البشر: «معجم المصطلحات البحرية في الكويت» (الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 1996).

السعيدان، حمد محمد: «الموسوعة الكويتية المختصرة». المجلد 1 (الكويت: المطبعة العصرية، 1970).

الشملان، عبد الله خليفة، «بناء السفن الخشبية في دولة البحرين»، (البحرين: مركز البحرين للدراسات والبحوث، 1990).

الشملان، سيف مرزوق «تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي»، المجلد 12 (الكويت: حكومة الكويت، 197:58).

شهاب، حسن صالح «طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي» (الكويت: قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، 1983).

– 7891 المراكب العربية: تاريخها وأنواعها (الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمي).

شير، عدي: معجم الألفاظ الفارسية المعربة (بيروت: مكتبة لبنان، 1980؛ تصوير طبعة 1908).

الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير «تاريخ الرسل والملوك»، تحقيق ميكائيل يان دي غويه وآخرين. الأجزاء 115. (بيروت: مكتبة خياط، 1965، الطبعة الأولى ليدن 1879–1901).

– التبريزي، محمد حسين. برهان قاطع: ت ميم. معين المجلد 15 (طهران: أمير كبير، 1982

– عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (الكويت: عالم المعرفة 1990):

اليعقوبي، أحمد بن يعقوب بن واضح. «كتاب البلدان» تحقيق ميكائيل يان دي غويه. (ليدن: إي. جه بريل، 1892).

ياقوت بن عبد الله الرومي كتاب معجم البلدان، تحقيق وستنفيلد. ج 16 (ليبزيغ: اف. آيه. بروكهاوس، 1866/73).

الزبيدي، أبو الفيض السيد محمد مرتضى بن محمد «تاج العروس من جواهر القاموس». ج1 (الكويت وزارة الإعلام)، 1965 الجزء الثالث، تحقيق: عبد الكريم العزباوي، مراجعة إبراهيم السامرائي احمد فراج (1967)؛ الجزء الرابع، تحقيق عبد العليم الطحاوي، مراجعة محمد بهجت الأثري وعبد الستار أحمد فراج (1968)؛ الجزء الخامس تحقيق مصطفى حجازي مراجعة عبد الستار أحمد فراج (1969). الجزء 6، تحقيق حسين نصار، مراجعة جميل سعيد عبد الستار احمد فراج (1969)؛ الجزء 14، تحقيق عبد العليم الطحاوي، عبد الكريم العزباوي، عبد الستار أحمد فراج (1974)؛ الجزء 16، تحقيق محمد محمد الطناحي، مراجعة مصطفى حجازي وعبد الستار أحمد فراج (1976)؛ الجزء 17، تحقيق مصطفى حجازي (1977)؛ الجزء 23، تحقيق عبد الفتاح الحلو، مراجعة مصطفى حجازي (1986)؛ الجزء 24، تحقيق مصطفى حجازي (1987)؛ الجزء 25، تحقيق مصطفى حجازي (1989)، الجزء 27، تحقيق مصطفى حجازي (1993)، الجزء 29، تحقيق عبد الفتاح الحلو، مراجعة أحمد مختار عمر وخالد عبد الكريم جمعة (1997).

زيات، حبيب «معجم المراكب والسفن في الإسلام»، المشرق 43: 64–321: (1949).

(يا الله، يا الله، يا الله /قلنا يا الله/ هو لو يا سيدي/ لو فزعة الله (الرفاعي، 140:1985).

ذاكرة السفينة الشراعية

في الخليج العربي

هذه الدراسة هي سردٌ لروايات البحارة حول معرفتهم بالسفن الشراعية والمصطلحات الملاحية، أكثر مما هي دراسة تعتمد على المصادر المدونة. ولسوف تجد، أيها القارئ، في هذا الكتاب الشروط الجغرافية لكل نمط من السفن الشراعية والخلفية التاريخية التي يقوم عليها نمط حياة السفن الشراعية من ناحية الأدوار التي تضطلع بها كمراكب نقل وغوص بحثاً عن اللؤلؤ وصيد وأعمال القرصنة والرق. والهدف الذي يسعى إليه البحث توثيق السفينة الشراعية بوصفها جزءاً من مجتمع البحارة ومساهمتها في رخاء المنطقة قبل اكتشاف النفط.



السعر 00 درهماً

